40
Bavar.
386

Canal-Ordnung

4° Bavar.
386

Handels-Ordnung

Canal-Ordnung

[illegible]

die Allerhöchst genehmigten Bestimmungen über
[illegible]

[illegible]

Ludwig-Canals

nebst

Canalanlagen.

Canal-Ordnung

enthaltend

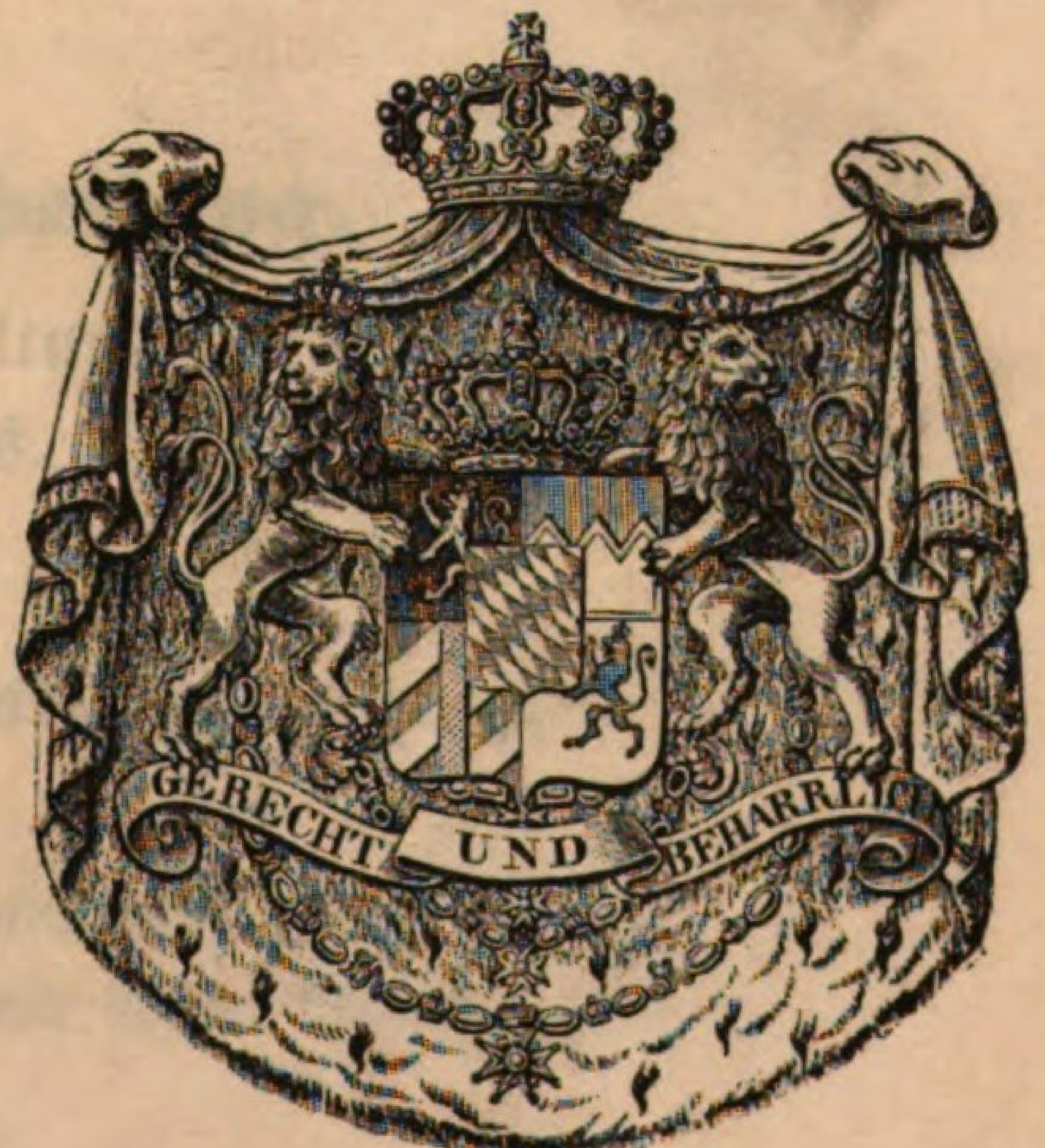
die Allerhöchst genehmigten Bestimmungen über
Einrichtung, Verwaltung und Benützung

des

Ludwig-Canals

und der

Canalanlagen.



Nürnberg.
Druck der Sebald'schen Officin.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Ludwig,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben 2c. 2c.

Wir haben Uns auf die Anträge Unseres Ministeriums des Innern und Unseres Finanz-Ministeriums, nach Vernehmung der Aktien-Gesellschaft für den Ludwig-Canal, bewogen gefunden, im Vollzuge des Gesetzes vom 1. Juli 1834, und in Bezug auf §. 4. Absatz 5. und 6. der Statuten genannter Gesellschaft über die Einrichtung, Verwaltung und Benützung des Ludwig-Canals, in so lange Wir nicht anders verfügen, nachstehende Bestimmungen zu genehmigen:

Erste Abtheilung.

Einrichtung und Verwaltung des Ludwig-Canales.

Abschnitt I.

Formation der Canal-Verwaltung.

§. 1.

Zur Unterhaltung und Beaufsichtigung des Ludwig-Canales, seiner Zugehörungen und Neben-Anlagen, ein-

schließlich der Häfen und der für Rechnung der Regierung herzustellenden Krahnen und Lagerhäuser, so wie zur Leitung und Verwaltung dieser Anstalten in baulicher, wirthschaftlicher und finanzieller Beziehung soll eine in Nürnberg ihren Sitz habende Behörde unter der Benennung:

»Königl. Verwaltung des Ludwig-Canales«

gebildet werden, welche Unserem Ministerium des Innern und beziehungsweise Unserem Finanzministerium unmittelbar untergeordnet ist, und bestehen wird, aus einem bauverständigen Canal-Administrator, als Vorstand; einem Kassier, einem Kasse-Controleur, einem Secretär und dem nöthigen Kanzlei-Personale.

§. 2.

Der Canal-Verwaltung sind vier Sections-Baubeamte untergeben, welchen nach den desfalls von Uns zu ertheilenden weiteren Bestimmungen innerhalb ihres Bezirkes der Vollzug des technischen Dienstes und der unmittelbaren Leitung und Controle der Geschäfte des nach Erforderniß aufzustellenden Unterpersonales obliegt.

Der Canal theilt sich zu dem Ende in vier Sectionen: Beilngries, Neumarkt, Nürnberg, Bamberg.

§. 3.

Für die Verrichtungen des untern Canaldienstes werden aufgestellt:

A. für die Schifffahrt, die Benützung und Beaufsichtigung des Canals und seiner Bauwerke:

a) 55 Schleußenwärter, welchen je nach Erforderniß Gehilfen beigegeben werden;

b) 14 Canalwärter, welche in der Regel den Schleußenwärtern beigeordnet, wo dieses aber unthunlich ist, exponirt werden.

B. Für die Erhebung der Canal-Gebühren 10 aus dem Schleußen- und Canalwärter-Personale aufzustellende Einnehmer, mit dem Vorbehalte, für einzelne Canalstrecken, auf welchen kürzere, eine Erhebungsstelle nicht berührende Fahrten stattfinden, Untereinnehmer aufzustellen.

C. Für jeden der sieben Häfen am Canale besteht ein Hafenmeister, dessen Funktion auch einem Schleußen- oder Canal-Wärter übertragen werden kann.

D. Der Dienst der Lagerhäuser und Krahnen, welche nach dem Maße des Bedürfnisses auf Kosten der Regierung hergestellt und ausschließlich für ihre Rechnung verwaltet werden, geschieht durch einen Angestellten unter Zutheilung des etwa erforderlichen Hilfspersonales: vor der Hand aber wird derselbe mit der betreffenden Schleußen- oder Canalwärter-Station verbunden.

§. 4.

Die Einzelnheiten dieses Personalstandes und seiner verschiedenen Stationen sind in dem als Beilage angefügten Verzeichnisse bestimmt.

§. 5.

Für die Aichung der Schiffe werden K. Aich-Behörden an den, von der Regierung zu bestimmenden Orten aufgestellt werden.

§. 6.

Um dem Publikum Gelegenheit zu geben, über alle den Canal betreffenden Verhältnisse genaue Kenntniß zu

erhalten, sind an verschiedenen Orten Agenten bestellt, welchen es obliegt, die bezüglichen Aufschlüsse zu ertheilen und mit der Canal-Verwaltung in Bezug auf den Canal-Verkehr eine fortgesetzte Correspondenz zu unterhalten.

§. 7.

Ueber die Dienstes-Bezüge und Remunerationen, dann über die Dienstes-Kleidungen und Dienstes-Zeichen des Canalpersonales erfolgen besondere Bestimmungen.

Abschnitt II.

Wirkungskreis der Canal-Verwaltung.

§. 8.

Der Wirkungskreis der Canal-Verwaltung umfaßt folgende Gegenstände:

1. Die Leitung und Beaufsichtigung aller Bauten und Baulichkeiten des Canales, seiner Zugehörungen und Nebenanlagen;
2. die Bewahrung des ganzen Realbestandes des Canals und seiner Attribute, die Herstellung und Unterhaltung vollständiger Beschreibungen und Charten rc., die Haltung eines Registers über die Canalschiffe und deren Aichung;
3. die Beurtheilung, Beantragung und Ausführung aller vorzunehmenden Veränderungen der Bauten und Anlagen;
4. die Aufsicht, Leitung und Controlirung des ganzen Dienstes für die Canalschifffahrt, die Sorge für den Vollzug der gegebenen Vorschriften in administrativer, polizeilicher und finanzieller Beziehung;

5. die Entwerfung der jährlichen General- und Spezial-Etats;
6. die Sorge für richtige Anwendung des Tarifs und für genaue Erhebung der Canal-, Hafen- und Lagerhaus-Gebühren, so wie der übrigen Einnahmen aus den Canal-Anlagen (Nebennutzungen), die Anfertigung der Rechnungen, die etats- und vorschriftsmäßige Verwendung und Ablieferung der eingeflossenen Gelder;
7. die Untersuchung der auf den Canal bezüglichen Beschwerden und Reclamationen von Seite der Adjacenten und die Antragstellung hierüber;
8. die Herstellung einer vollständigen Statistik des Canal-Verkehrs, die Unterhaltung einer regelmäßigen Correspondenz mit den Agenten über den Canalbetrieb und die Mittel zu dessen Beförderung, die Beobachtung der Bewegung der Schiffe, deren Lauf und Ladungs-Gegenstände, die Handhabung der Vorschriften über die Canal-Schifffahrt und der für die Häfen und Lagerhäuser erlassenen Bestimmungen; die Abstellung der in diesen Beziehungen, so wie der gegen Canalbedienstete vorkommenden Beschwerden;
9. die Sorge für Constatirung der Uebertretungen und Defraudationen durch Schiffer, Schiffsreiter und sonstige Personen und deren Verfolgung vor den zuständigen Polizei- und Gerichtsbehörden;
10. die Aufzeichnung der Veränderungen des Wasserstandes, dann die Sorge für Beseitigung aller die Schifffahrt hemmenden Zufälle oder Umstände;
11. die Visitation des Canales, seiner Nebenanstalten und

Zugehörungen, der Einnehmereien und deren Journale und Manualien; die Aufsicht und Disciplin über das ganze Canal-Personal, die Begutachtungen bei Dienstes-Anstellungen, Entlassungen u. dergl.;

12. die Vorlage der jährlichen Hauptübersicht und der vollständigen Rechenschaft über die Canal-Verwaltung nach allen Beziehungen ihres Wirkungskreises.

§. 9.

Der Geschäftskreis der Sections-Baubeamten begreift:

1. die unmittelbare lokale Sorge für Unterhaltung und Erhaltung des Canales und seiner Zugehörungen; die Anfertigung und gutachtliche Vorlage der Entwürfe von Neubauten und Reparaturen, sammt den Kosten-Anschlägen, die Ausführung der Bauten, sowie überhaupt die Vollführung des bautechnischen Dienstes;
2. die Sammlung und Vorlage der Notizen über den Canal-Verkehr, die periodische berichtliche Darstellung der Beschaffenheit aller Realitäten des Canals und seiner Zugehörungen, der Dienstleistung des niederen Canal-Personals, der Bewegung der Schiffe, Uebersicht der Frachtgegenstände und des Zustandes der Schifffahrt, Beobachtung des Wasserstandes;
3. die ununterbrochene spezielle Revision und Controlirung des Dienstes der Einnehmer, Schleußen- und Canalwärter, Hafenmeister, Lagerhaus-Verwalter, Aichmeister &c. nach allen ihren Functionen, monatliche Lokal-Visitation ihrer Journale und Manualien;
4. die Prüfung und Bestätigung der von dem Canalunterpersonale eingesendeten Register und Verzeichnisse;

5. die unmittelbare Sorge für genauen Vollzug der Schifffahrts-Vorschriften und der für die Häfen und Lagerhäuser, so wie rücksichtlich der Aichung bestehenden Bestimmungen; die Protokollirung und Anzeige aller wahrgenommenen Verfehlungen, Defraudationen ꝛc.;
6. die unmittelbare Fürsorge für Hinwegräumung aller, der Ausübung der Canal-Schifffahrt entgegentretenden oder drohenden Hindernisse und Nachtheile.

§. 10.

Der Schleußenwärter-Dienst begreift bezüglich der zugetheilten Schleussen und Canalhaltungen:

1. die Ein- und Ausschleußung der Schiffe und Fahrzeuge nach den Vorschriften über die Schifffahrt und den besonders ertheilten Weisungen;
2. die vollständige Erhaltung und Instandhaltung der Schleußen und der nöthigen Wassermenge für die Durchschleußung, dann die Beaufsichtigung der zugewiesenen Canaltheile und Zugehörungen;
3. die Haltung eines Tagebuches über alle die Schleuße passirenden Schiffe, deren Mannschaft und Bespannung, so wie über deren Ladungs-Gegenstände nach Menge und Beschaffenheit; desgleichen eines Tagebuches, in welchem die Wasserhöhe an den verschiedenen Tageszeiten aufgezeichnet wird;
4. die Aufrechthaltung der die Schifffahrt und aller sonstigen den Canal betreffenden Vorschriften, Anzeige aller Uebertretungen, thunlichste Beseitigung aller Unordnnngen und Mißstände, Verhütung von Unglücksfällen.

§. 11.

Dem Canalwärter liegt in Ansehung der ihm zugewiesenen Canaltheile ob:

1. die Instandsetzung und richtige Ab- und Vertheilung der Zu- und Abflüsse des Canals;
2. die Beaufsichtigung und Reinigung des Canals, der dazu gehörigen Gräben, Wasserleitungen, Grund-Abläße, Durchläße, Ufer, Ziehwege, Dämme und aller übrigen Canalanlagen und Bauten;
3. die Beobachtung aller die Schifffahrt betreffenden Vorkommnisse, Verhinderung aller sie hemmenden Zufälle, Anzeige der Uebertretungen und sonstiger den Canalbetrieb betreffenden Ereignisse.

§. 12.

Der Einnehmer hat zu besorgen:

1. die tarifmäßige Erhebung der Canalgebühren;
2. die gehörige Vereinnahmung, Verrechnung und Ablieferung der Gelder an die Canal-Kasse;
3. die genaue Aufsicht und Controle über die vorschriftsgemäße Beschaffenheit der Schiffe, deren Tiefgang und Ladung, über Aichung der Schiffe, die Versicherung über gehörigen Vollzug der Tarifs-Bestimmungen von Seite der übrigen Einnehmer;
4. die Haltung der betreffenden Register, Tagbücher und Manualien;
5. die Protokollirung und Anzeige der Uebertretungen, Ergreifung der geeigneten Maßregeln zur Verhütung von Defraudation, dann zur Belangung und Bestrafung der Schuldigen.

§. 13.

Die Obliegenheiten des **Hafenmeisters** bestehen:

1. In Beaufsichtigung und Reinhaltung des Hafens und seiner Zugehörungen;
2. in Aufrechthaltung der Hafen-Polizei;
3. in Führung der Register über die ein- und ausgelaufenen Schiffe mit Angabe der Ladung;
4. in Erhebung der Hafengebühren nach dem besonderen Tarife;
5. in der Verrechnung und Ablieferung der Gelder an die Canalkasse;
6. in protokollarischer Anzeige aller Zuwiderhandlungen, Verhütung von Unfällen im Hafen;
7. in monatlichen Anzeigen über den Zustand des Hafens.

§. 14.

Der **Lagerhaus-Verwalter** sorgt:

1. für die Erhaltung des Lagerhauses;
2. für die geeignete Auflagerung, Aufbewahrung und Ablieferung der in das Lagerhaus gebrachten Gegenstände;
3. für sicheren Verschluß derselben und Abwendung der Feuersgefahr;
4. er erhebt die Lagerhaus- und Krahnen-Gebühren für Rechnung der Staatskasse nach dem besonderen Tarife;
5. führt das Lagerhaus-Buch und die Rechnung, pflegt Abrechnung mit der Canalkasse, welche in diesem Falle hierüber besondere Rechnung zu führen hat, oder mit der sonst hiefür zu bezeichnenden Kasse;

6 sorgt für Aufrechthaltung der einschlägigen Vorschriften und bringt die Zuwiderhandelnden mittels Einsendung des aufgenommeuen Protokolls zur Anzeige.

Abschnitt III.

Geschäftsgang.

§. 15.

Die allgemeine Leitung der Geschäfte und des Geschäftsganges steht dem Vorstande der Canal-Verwaltung unter Oberleitung der betreffenden Ministerien zu. Bei legalen Verhinderungs-Fällen wird derselbe durch einen hiefür von Uns zu bestimmenden Beamten vertreten.

§. 16.

Der Vorstand der Canal-Verwaltung eröffnet alle Einläufe und sorgt für deren Präsentirung und Eintragung in das Geschäftsjournal. Zu seinen unmittelbaren Obliegenheiten und Befugnissen gehört die ganze Geschäftsführung bei der Canal-Verwaltung, mit Ausnahme des Kassawesens, welches er jedoch zu beaufsichtigen hat. Die Ausfertigungen der Verwaltung werden von dem Vorstande unterzeichnet und von dem Secretär gegengezeichnet.

Der Vorstand hat die Befehle, welche er an Ort und Stelle dem Canal-Unterpersonale in besonderen Fällen ertheilt, in das Befehlbuch des betreffenden Individuums einzutragen und für sich selbst geeignet vorzumerken.

§. 17.

Das Kassawesen des Ludwig-Canales ist dem Kassier und Controleur anvertraut, welche sich in Ansehung der Geschäftsführung im Allgemeinen nach den für die Kreiskassen bestehenden Normativen und im Besonderen nach

den über das Canalkasse- und Rechnungswesen erfolgenden Bestimmungen und Instructionen zu richten haben. Hinsichtlich der Haftung finden die für Unsere Finanz-Kassebeamten geltenden Normen gleiche Anwendung. Die Aufnahme und Bescheidung der Canalkasse-Rechnungen geschieht nach den für die Central-Anstalten bestehenden Normen und Vorschriften.

Der Ertrag der Lagerhaus-, Krahnen- und Aichgebühren wird von der Canalkasse an die von der Regierung hiefür zu bezeichnende kgl. Kasse abgeliefert.

§. 18.

Der Canal-Administrator hat die Canalkasse von Zeit zu Zeit, wenigstens viermal im Jahre zu visitiren.

§ 19.

Die Sections-Baubeamten führen ein eigenes Ein- und Auslaufstagebuch, haben ein besonderes Geschäftslokal und erhalten zur Bestreitung der Regie-Ausgaben eine, nach dem Bedürfnisse bemessene Exigenz-Summe. Die Ausfertigungen geschehen mit ihrer Unterschrift und mit der Bezeichnung:

»königl. Ludwig-Canal-Section«
(mit Angabe des Sitzes derselben.)

Sie stehen zu den Distriktsbehörden im coordinirten Dienstes-Verhältnisse.

§. 20.

Die Sections-Baubeamten erhalten ihre Weisungen und Befehle von der Canal-Verwaltung, oder an Ort und Stelle durch den Vorstand dieser Behörde, welcher auf den Visitationsreisen die ihnen unmittelbar ertheilten

Aufträge in ein besonderes, von den Sections-Baubeamten zu haltendes Befehlbuch diktiren und unterzeichnen wird.

§. 21.

Die Sections-Baubeamten haben sich, unbeschadet der nöthigen Bureau-Arbeiten, vorzugsweise und fortwährend dem äußeren Dienste, insbesondere der Lokal-Inspection, Controlirung und Visitation ihres Canalbezirkes zu widmen, und bei diesen Reisen die geeigneten Weisungen an das Canal-Personal zu ertheilen, sie in das §. 16. Absatz 2. bezeichnete Befehlbuch einzutragen und für sich selbst hierüber Vormerkung zu machen.

Bei jeder Visitation hat sich der Sections-Baubeamte das Befehlbuch vorlegen zu lassen und seine Anwesenheit einzuzeichnen.

§. 22.

Die Einnehmer, Schleußen- und Canalwärter, Hafenmeister, Lagerhaus-Verwalter und Aichmeister haben in allen ihren Functionen, mit Ausnahme der unmittelbar an die Canal-Kasse gelangenden Geldsendungen, die Anzeigen und Berichte an den Sections-Baubeamten zu erstatten und von demselben die Weisungen und Aufträge zu erhalten.

Zweite Abtheilung.

Vorschriften über die Schifffahrt und über die sonstige Benützung der Canal-Anlagen.

Abschnitt I.

Allgemeine Bestimmungen.

§. 23.

Die Canal-Schifffahrt in der ganzen Ausdehnung des Canales, sowohl in Beziehung auf Personen- als Güter-Transporte, soll frei seyn und in Bezug auf den Handel Niemand untersagt werden können, unter der Bedingung der Entrichtung der tarifmäßigen Gebühren und Einhaltung der, über die Schifffahrt gegebenen Vorschriften.

Jedes aus dem Rhein, dem Main, der Donau, oder ihren Nebenflüssen kommende Schiff darf ohne Hinderniß den Canal befahren, Ladung und Rückladung auf demselben einnehmen.

Auch bleibt den Handlungshäusern und Schiffern einzelner, an dem Canale oder an den Flüssen, welche mit demselben in Verbindung stehen, gelegenen Orte gestattet, unbeschadet der Freiheit der Canal-Schifffahrt, eine Rangschifffahrt auf dem Canale vertragsmäßig einzurichten.

Wer ausschließlich den Canal gewerbsmäßig befahren will, unterliegt den Bestimmungen des Gewerbs-Gesetzes.

§. 24.

Die Canal-Verwaltung wird, so oft die Schifffahrt auf dem Canale oder einzelnen Strecken desselben wegen

Reinigung des Canalbettes oder aus anderen Gründen unstatthaft ist, dieß, wo möglich eine angemessene Zeit vorher, bekannt machen.

Abschnitt II.

Beschaffenheit der Schiffe.

§. 25.

Jedes, den Canal befahrende Schiff muß von einer Königlichen, oder von einer für den Main, die Donau, den Rhein oder für deren Nebenflüsse bestellten Aich-Behörde geaicht seyn, und den Aichschein, worin zugleich die Tauglichkeit des Schiffes bezeugt ist, bei sich führen. Es darf keine Länge von mehr als 110′, keine Breite von mehr als 15′ 4″, und keinen Tiefgang von mehr als 4′ haben.

§. 26.

Die Canalschiffe werden nach ihren Maßen, in 6 Klassen eingetheilt:

I. Klasse: Schiffe von 110′ lang und 15′ 4″ breit,	bayrisches Maaß.
II. Klasse: Schiffe von 90′ lang und 15′ 4″ breit,	
III. Klasse: Schiffe von 110′ lang und 7′ 2″ breit,	
IV. Klasse: Schiffe von 90′ lang und 7′ 2″ breit,	
V. Klasse: Schiffe von 55′ lang und 7′ 2″ breit,	
VI. Klasse: Schiffe von 45′ lang und 7′ 2″ breit.	

Schiffe von Zwischen- und beziehungsweise kleineren Maßen werden zu der nächst höheren Klasse gerechnet.

§. 27.

Die Schiffe auf dem Canale dürfen, von dem Wasserspiegel an gerechnet, nicht über 9′ hoch beladen seyn, um die Brücken passiren zu können.

§. 28.

An jedem Schiffe, und zwar an einem Ende der Aussenwand, soll dessen Name, so wie jener des Eigenthümers und seines Wohnortes, in leserlicher Schrift angegeben seyn.

Abschnitt III.

Von dem Verhalten der Schiffe.

Titel I.

Während der Fahrt.

§. 29.

Die Schiffe dürfen nur durch Menschen oder Pferde gezogen werden, in welch letzterem Falle ein nicht unter 18 Jahr alter Pferdeführer (Schiff- oder Leinreiter) beizugeben ist. Die Pferde dürfen nur vor einander gespannt seyn, eine Ausnahme wird jedoch auf den breiten Ziehwegen an der Altmühl und an der Regnitz zugelassen.

§. 30.

Jedes Schiff soll während der Fahrt mit gutem Takel- und Tauwerk und dem nöthigen Schiffsgeräthe versehen und wenigstens von einem der Führung kundigen Menschen, (Schiffsführer, Schiffer) geleitet seyn.

§. 31.

Die Schiffe haben während der Fahrt die Mitte des Canalbettes einzuhalten. Um dieses zu bewerkstelligen, soll das Zugseil, vom Maste zum Pferde gerechnet, vier und zwanzig Klafter lang seyn, und wegen der mehreren Brücken, welche mit Schleußen verbunden sind, sodann wegen einiger Brücken, an welchen der Ziehweg neben

denselben hinführt, in der Art befestiget werden, daß es leicht abgelöst und eingelegt werden kann.

§. 32.

Schiffe mit Segeln dürfen sich dieser nur in einer Weise bedienen, daß das Vorüberfahren anderer Schiffe nicht gehemmt wird.

§. 33.

Es ist nicht gestattet, mit Hacken, Stangen und ähnlichen Werkzeugen, deren Gebrauch zum Fahren etwa nothwendig ist, die Ufer und Böschungen zu berühren.

§. 34.

Beladene Schiffe aller Klassen, desgleichen leere Schiffe der **I.** und **II.** Klasse dürfen nur einzeln geführt werden. Von unbeladenen Schiffen der **III.** und **IV.** Klasse dürfen zwei neben oder hinter einander, von solchen der **V.** und **VI.** Klasse nicht mehr als vier und diese nur paarweise aneinander gebunden werden.

§. 35.

An Schiffen, welchen ausnahmsweise die Erlaubniß ertheilt worden ist, den Canal des Nachts zu befahren, soll während der Nacht eine Laterne, deren Licht von allen Seiten gesehen werden kann, aufgehängt sein. Als Nacht wird die Zeit von einer halben Stunde nach Sonnen-Untergang bis zu einer halben Stunde vor Sonnen-Aufgang gerechnet.

Jene Erlaubniß muß bei der Canal-Verwaltung erholt und darf, ohne deren Genehmigung, nur in dringenden Fällen von den nächst wohnenden Canalbediensteten ertheilt werden.

§. 36.

Durch Pferde gezogene Schiffe haben das Recht, Schiffen vorzufahren, welche durch Menschen gezogen werden. Beladene Schiffe haben das Recht, leeren Schiffen vorzufahren.

§. 37.

Post-, Personen- oder anderen Eilschiffen, welche äußerlich als solche kennbar sind, steht das Recht zu, Schiffen jeder anderen Gattung vorzufahren.

§. 38.

Bei dem Vorfahren hat das Schiff, an welchem vorübergefahren wird, das Zugseil sinken zu lassen und dem vorbeifahrenden Schiffe die Canalseite am Ziehwege frei zu geben.

§ 39.

Für die Canallinie von der Schleuße 4 bei Dietfurt bis zur Schleuße 90 am Bughofe bei Bamberg besteht ein Ziehweg auf beiden Seiten des Kanals. Innerhalb dieser Strecken haben die Schiffe den Ziehweg zu ihrer Rechten einzuhalten.

An der Canallinie von der Schleuße 1 bei Kelheim bis zur Schleuße 4 (an der Altmühl) bei Dietfurt und innerhalb der Strecke von der Schleuße 90 am Bughofe bis zur Schleuße 91 in Bamberg (an der Regnitz) besteht nur auf einem Ufer ein Ziehweg. Von Schiffen, welche sich in diesen Strecken begegnen, hat dasjenige dem andern auszuweichen, dann die Canalseite am Ufer freizugeben, und das Zugseil sinken zu lassen, welches nach §. 36. und 37. verpflichtet wäre, das Schiff passiren zu lassen.

Bei Schiffen ein und derselben Kategorie hat das in der Richtung gegen Nürnberg fahrende den Vorzug.

§. 40.

Schiffe, welche während der Fahrt anhalten, haben dieß in einer Weise zu thun, daß hiedurch die Canalfahrt für die übrigen Schiffe nicht gestört wird, und daß der Schifffahrtweg frei bleibt.

Bei Unfällen, in welchen dies nicht augenblicklich bewerkstelliget werden kann, ist der Schiffer verbunden, in thunlichster Eile die Hindernisse zu beseitigen, widrigenfalls solches auf seine Kosten durch das Canal-Personal geschieht.

§. 41.

Nähern sich einer Schleuße Schiffe in beiden Richtungen, so haben dieselben in einer Entfernung von 30 Schritten gegen solche so lange anzuhalten, bis ihnen der Schleußenwärter nach Maßgabe des §. 34. das Einfahren in die Schleuße gestatten wird.

Das anhaltende Schiff hat sich hiebei so aufzustellen, daß die Durchschleußung der anderen Schiffe ungehindert geschehen kann.

§. 42.

Die Schiffe dürfen nur langsam in die Schleuße einfahren und haben alle Vorsicht anzuwenden, daß sie nicht gegen die Schleußenthore oder andere Theile der Schleußen anstoßen.

§. 43.

Die in der obersten Canalhaltung und in einigen anderen Haltungen angebrachten Sicherheitsthore müssen in den ersten Jahren nach Eröffnung der Canalfahrt von den Schiffern bei jeder Durchfahrt wieder geschlossen werden.

Titel II.

Während des Stillliegens.

§. 44.

Das Stillliegen der Schiffe in den Canalhaltungen darf nur auf kurze Zeit und in einer Art geschehen, daß die Canalfahrt für vorüberfahrende Schiffe ungehindert erfolgen kann.

Schiffer, welche auf längere Zeit in einer Canalhaltung verweilen wollen, haben sich hiezu, — unter Angabe des Zweckes ihres Aufenthaltes die Erlaubniß von dem betreffenden Schleußen- oder Canalwärter zu erholen, welcher ihnen den Platz hiefür anweisen wird.

§. 45.

In der Canal-Strecke zwischen der Schleuße **90** am Bughofe bis zur Schleuße **91** bei Bamberg darf ohne Noth kein Schiff anhalten oder stillliegen.

§. 46.

Schiffe dürfen in der Nähe von Schleußen, Brücken, Brückcanälen, Wasserleitungen, Leitgräben u. dgl. nur in einer Entfernung von **100** Schritten von selben stillliegen.

§. 47.

Die stillliegenden Schiffe dürfen nur hintereinander aufgestellt seyn und müssen den Mast umgelegt haben.

§. 48.

Da, wo der Ziehweg sich nur an Einem Ufer be-

findet, haben die Schiffe an dem entgegengesetzten Ufer desselben anzulegen.

§. 49.

Während der Nacht soll sich immer ein Schiffer auf dem Schiffe befinden und dasselbe eine Laterne, wie §. 35. bezeichnet, aufgehängt haben.

§. 50.

Pfähle, zum Anhängen der Schiffe, dürfen da, wo der Canal sich im Einschnitte befindet, nur jenseits des Ziehweges und dessen gepflasterter Rinne in der Böschung; da aber, wo der Canal in Aufdämmung liegt, nur in der Baumlinie geschlagen werden. Das Anhängen an Bäume und Baumstangen ist strengstens untersagt.

§. 51.

Schiffe, welche den obigen Bestimmungen entgegen im Canale gesehen werden, sollen, vorbehaltlich der außerdem von den Schiffern verwirkten Strafen und des Ersatzes der verursachten Schäden, auf Kosten der Schiffer von dem Schleußen- oder Canalwärter geeignet angelegt werden.

§. 52.

Den Nothfall ausgenommen, darf während des Stillliegens oder Anhaltens außerhalb der Häfen und Anländeplätze nur nach vorheriger Erlaubniß von Seite des Schleußen oder Canalwärters aus-, ein- oder umgeladen werden. Im erstbenannten Falle ist sogleich nach Beseitigung der Gefahr über die erfolgte Umladung dem Schleußen- oder Kanalwärter Anzeige zu erstatten.

Abschnitt IV.

Von der Durchfahrt durch die Schleußen.

§. 53.

Die Durchfahrt durch die Schleuße erfolgt, wenn sich nach Einsicht der Schiffspapiere von Seite des Schleußenwärters ein Anstand nicht ergeben und derselbe den Fahrschein unterschrieben hat.

§. 54.

Die Durchschleußung der zu einer und derselben Zeit, bei der Schleuße angekommenen Schiffe geschieht nach der im §. 36 und 37 bezeichneten Ordnung, von welcher alsdann abgewichen werden darf, wenn der Schleußenwärter von den Schiffen zwei oder mehrere zugleich durchschleußen wird.

§. 55.

Sind die Schiffe in beiden Richtungen bei der Schleuße angekommen, so wird abwechselnd die Durchschleußung vorgenommen.

§. 56.

Die Schiffe dürfen nicht eher in die Schleuße einfahren, bis dieselbe zur Durchschleußung vollkommen in den Stand gesetzt ist.

§. 57.

Kein Schiff darf sich länger in der Schleuße aufhalten, als die Durchschleußung erfordert.

§. 58.

Mit Ausnahme der in der Instruktion für die Schleußenwärter vorgesehenen Fälle, darf die Durchschleußung der Schiffe nur durch die Schleußenwärter oder deren Gehilfen geschehen.

§. 59.

Während der Durchschleußung darf Nichts an der Schiffswand hervorragen, wodurch die Schleuße beschädiget werden könnte.

§. 60.

Die Schiffer haben in der Schleuße das Schiff mittelst guter Seile an den hiefür bestimmten Kreuzen oder Zapfen festzubinden und erst alsdann aus der Schleuße zu fahren, wenn der Schleußenwärter die Thore geöffnet und das Ausfahren gestattet hat.

§. 61.

Bei der Durchschleußung darf sich der Schiffer keiner Hacken oder Stangen zum Ein- oder Ausfahren bedienen oder mit diesen Werkzeugen in das Holzwerk, Thor- und andere Schleußentheile einstechen.

Abschnitt V.

Von der Benützung der Canal-Anlagen und Neben-Anstalten.

Titel I.

Von den Ziehwegen, Dämmen, Ufern u. dgl.

§. 62.

Die Ziehwege am Canale dürfen nur zum Schiffziehen benützt werden; jede andere Benützung, namentlich das Fahren und Reiten, Viehtreiben und Schubkarrenführen ist verboten.

Dem Publikum können dieselben lediglich zum Fußpfade dienen.

§. 63.

Es ist außer den hiezu berufenen Personen Niemanden gestattet, die Dämme, Böschungen, Uferabhänge, Baumanlagen, Rinnen oder andere dem Canale zugehörigen Grundstücke zu betreten, wenn nicht privatrechtliche Titel einen Anspruch hierauf gewähren.

§. 64.

Ingleichen ist Jedermann untersagt, die Canalgrundstücke, Canalanlagen oder Bauwerke zu landwirthschaftlichen oder gewerblichen Zwecken zu benützen und hierauf Werkstätten oder Niederlagen zu errichten, insoferne nicht Verträge mit der Canalverwaltung oder eine von derselben erhaltene besondere Bewilligung die eine oder die andere dieser Benützungsweise gestatten.

Feuer anzumachen, Vieh umherlaufen oder weiden zu lassen bleibt streng verboten.

§. 65.

Es ist nicht erlaubt, in dem Canale zu baden zu fischen, dann denselben als Schwemme für Pferde oder andere Thiere zu gebrauchen, Hanf zu rotten (zu rösten), Häute einzuweichen, Erde, Steine, Koth, Schutt u. dgl. in denselben oder auf dessen Anlagen zu werfen, oder Wasser aus dem Canal zu schöpfen.

§. 66.

Die Wasserleitungen, Durchlässe, Leitgräben, Quellen und Bäche des Canals, desgleichen alle übrigen für die Schifffahrt bestehenden Bauten, Anstalten und Einrichtungen stehen unter der besonderen strengen Aufsicht des Canalpersonales; jede nicht auf Privatberechtigung beruhende Benützung dieser Anlagen ist verboten.

Titel II.

Von den Häfen.

§. 67.

Die Häfen am Canale sind den Schiffen von Tagesanbruch bis eine halbe Stunde nach Sonnenuntergang geöffnet.

Ausnahmen bestehen nur für Fälle der Gefahr oder spezieller Erlaubniß des Hafenmeisters und für die Schiffe, welchen gestattet wurde, des Nachts zu fahren.

§ 68.

Die Schiffe haben in den Häfen jene Plätze einzunehmen, und hierin zu verbleiben, welche ihnen der Hafenmeister anweisen wird.

Zum Anhalten, Anbinden oder Anhängen der Schiffe darf sich nur der hiefür bestehenden Pfähle oder Zapfen bedient werden.

§. 69.

In den Häfen kann nur während der §. 67 besagten Tagszeit und unter Aufsicht des Hafenmeisters aus-, ein- und umgeladen werden.

Während dieser Aus-, Ein- und Umladezeit, und insolange nicht das Schiff völlig leer ist, darf der Schiffer sein Fahrzeug nicht auf längere Zeit verlassen, als um sich mit den nöthigen Lebensmitteln oder andern Bedürfnissen zu versehen, oder um Hafen-, Lagerhaus- oder Canalgebühren zu entrichten.

§. 70.

Das Aus-, Ein- und Umladen der Schiffe hat unter Aufsicht des Hafenmeisters und in einer Weise zu ge-

schehen, daß die Schifffahrt und der übrige Hafendienst nicht gestört werden.

§. 71.

Die Fahr- und Ziehwege im Hafen dürfen nicht zu Niederlagen oder Verkaufsstellen von Waaren benützt werden.

§. 72.

Die zum Ein- und Ausladen dienenden Wägen, Karren u. dgl. haben die hiefür bestimmten Wege einzuhalten, und keine Störungen für den Hafendienst zu veranlassen.

§. 73.

Zur Vornahme von Schiffsbauten oder Reparaturen hat der Hafenmeister den Schiffen den geeigneten Platz besonders anzuweisen.

§. 74.

Für die Zeit des Stillliegens im Hafen ist das Steuerruder, wenn es der Hafenmeister verlangt, auszuheben.

§. 75.

Den Schiffen ist zwar, wenn sie einen eingerichteten Heerd auf dem Schiffe haben, erlaubt, hierauf Feuer zu halten, jedoch soll dieses nicht vor 4 Uhr des Morgens angemacht, und muß um 10 Uhr des Nachts gänzlich ausgelöscht seyn.

§. 76.

Pech, Theer u. dergl. darf auf den Schiffen, während sie sich in den Canalhäfen befinden, nicht gekocht werden.

Der Hafenmeister wird hiefür besondere Orte anweisen.

§. 77.

Außerhalb der Cajüte eines im Hafen liegenden

Schiffes darf im Bereiche des Hafens weder geraucht, noch offen Licht gebrannt werden.

§. 78.

Bei entzündlichen oder ätzenden Stoffen, als Schwefel, Salpeter, Salzsäure, Streichfeuerzeugen und Zündhölzern u. s. w. bestimmt der Hafenmeister des Einladungs-Ortes, ob sie in abgesonderten Fahrzeugen geführt werden müssen, oder mit andern Gütern verladen werden dürfen.

Im letzteren Falle ordnet der Hafenmeister die erforderlichen Vorsichtsmaßregeln an, denen sich der Schiffer zu unterwerfen hat.

§. 79.

Liegt ein Schiff leer im Hafen, so soll dasselbe den anderen zum Aus-, Ein- oder Umladen bestimmten Schiffen den hiefür nöthigen Platz, welchen es eingenommen, überlassen, und sich dahin aufstellen, wo es der Hafenmeister bezeichnen wird.

Schiffe, welche die Ladung vollständig eingenommen haben, überlassen den zum Ein-, Aus- oder Umladen angekommenen Schiffen den hiezu nothwendigen Platz.

§. 80.

Im Falle mehr Schiffe im Hafen verweilen wollen, als dessen Raum gestattet, wird der Hafenmeister, mit Berücksichtigung der Zeit, in welcher die Schiffe angekommen sind, dann des Umstandes, ob und welche von ihnen eine schleunigere oder längere Aus- oder Einladezeit erfordern, die Plätze bezeichnen, welche die Schiffe im Hafen oder außerhalb desselben einzunehmen haben.

§. 81.

Der Schiffer, welcher im Hafen zu verweilen gedenkt, hat sogleich nach seiner Ankunft dem Hafenmeister

anzuzeigen, auf wie lange und zu welchem Zwecke er verweilen will.

Auf Vorlage der Schiffspapiere erhält derselbe einen Erlaubnißschein, auf welchem der Hafenmeister vor dem Wiederabfahren die Zeit, Dauer und den Zweck des Aufenthalts des Schiffers bemerkt und den Empfang der tarifmäßigen Hafengebühren bescheiniget.

§. 82.

Die bloß durchfahrenden Schiffe zeigen dem Hafenmeister bei ihrer Ankunft im Hafen lediglich an, daß sie sich nicht aufhalten.

Es ist ihnen nicht gestattet, länger im Hafen zu verweilen, als so lange der Hafenmeister die Schiffspapiere controlirt oder das Schiff besichtiget.

Auch ist ihnen nicht erlaubt, in der Mündung des Hafens liegen zu bleiben, oder auf irgend eine Art die Schifffahrt zu oder aus dem Hafen zu hemmen.

§. 83.

Bestehen für einzelne Häfen besondere Vorschriften, so ist sich nach diesen zu achten.

Titel III.

Von den Anlande-Plätzen.

§. 84.

Alle oben in §. 67. bis einschließlich 80. und in §. 83. bezüglich der Häfen gegebenen Vorschriften, gelten auch für die Anlandeplätze, in welchen der Schleußen- oder Canalwärter den bezüglichen Dienst gleich einem Hafenmeister versieht.

§. 85.

Zum Verweilen an diesen Plätzen, für deren Benützung keine besonderen Gebühren zu entrichten sind, genügt die mündlich ertheilte Erlaubniß des Schleußen- oder Canalwärters.

Titel IV.

Von den Lager-Häusern.

§. 86.

Zur Niederlage und Aufbewahrung von Gütern, welche entweder zur Versendung auf dem Canale bestimmt sind, oder von Schiffen desselben ausgeladen werden, dienen die Lagerhäuser, über deren Benützung, unter Berücksichtigung der Zollgesetze und Verordnungen ein eigenes Regulativ erlassen werden wird, dasselbe wird zugleich den Tarif der für Rechnung des Staates zu erhebenden Gebühren enthalten.

Abschnitt V.

Straf-Bestimmungen.

§. 87.

Die Uebertretungen der Vorschriften über die Schifffahrt, soferne sie nicht in Vergehen oder Verbrechen übergehen, werden je nach der Art der Verletzung mit einer Geldbuße von 5—50 fl. oder mit Arrest von drei bis zu vierzehn Tagen bestraft. Beharrlicher Ungehorsam gegen schifffahrtspolizeiliche Vorschriften hat die Ausschließung des Schiffers oder Schiffreiters von der Canalfahrt je nach Umständen auf bestimmte Zeit oder auf immer zur Folge.

§. 88.

In Beziehung auf Verjährung, Zusammentreffen von Verletzungen der Schifffahrtsvorschriften mit Vergehen oder Verbrechen, auf Verwandlung der Geldstrafen in Freiheitsstrafen, desgleichen auf Bestrafung der Bestechung und Widersetzlichkeit, auf Versuch, Hilfeleistung, Complott, kommen die desfalls bestehenden allgemeinen Gesetze zur Anwendung.

§. 89.

Die Schiffer und subsidiarisch die Schiffeigner haften wegen aller Uebertretungen der Schifffahrtsvorschriften für die Handlungen des bei dem Schiffsdienste verwendeten Personales.

§. 90.

Die Untersuchung und Aburtheilung der Uebertretungen, sowohl in Bezug auf die Strafe als den Schadens-Ersatz, steht den einschlägigen Distrikts-Polizeibehörden zu.

Das Verfahren und Instanzen-Verhältniß richtet sich nach den für die Polizei-Straffälle bestehenden Normen.

§. 91.

Die vorläufige Feststellung des Thatbestandes und Schadens durch ein Protokoll und die Ergreifung der allenfalls nach der Entdeckung sofort nothwendigen Sicherheitsmaßregeln erfolgt durch den Schleußen- oder Canalwärter (Einnehmer, Hafenmeister oder Lagerhausverwalter), welcher die Uebertretung entdeckt hat, oder welchem solche angezeigt wurde.

Ausländische Schiffer, welche einer Uebertretung angeschuldigt sind, dürfen nicht eher abfahren, bis sie wegen der Strafe, Kosten und Schäden hinlängliche Sicherheit geleistet haben.

§. 92.

Das von dem benannten Canalpersonale über den Thatbestand aufzunehmende Protokoll soll den Namen der anwesenden Personen, die Angabe des Vorfalls mit allen Umständen und die Unterzeichnung der Anwesenden, oder die Erwähnung, warum sie nicht haben unterzeichnen wollen oder können, enthalten und zunächst an den betreffenden Sectionsbaubeamten eingesendet werden, von dem es mit einem förmlichen Antrage begleitet an die Distrikts-polizeibehörde gelangt.

Gleichzeitig hat der Sektions-Baubeamte den Antrag sammt Abschrift des Protokolls der Canalverwaltung vorzulegen. Der hierauf erfolgte, mit Entscheidungsgründen versehene Beschluß der Distrikts-Polizeibehörde wird unmittelbar der Canalverwaltung in legaler Ausfertigung mitgetheilt und ihr überlassen, die Berufung hiegegen entweder selbst oder durch den Sections-Baubeamten zu ergreifen.

§. 93.

Von den Strafgeldern hat derjenige, der die Uebertretung anzeigt, ein Viertheil zu empfangen; die übrigen drei Viertheile fallen in die für das Canal-Unterpersonale errichtete Unterstützungskasse.

Abschnitt VI.

Besondere Bestimmungen.

§. 94.

Da nach §. 4. Ziff. 1. der Statuten der Actien-Gesellschaft der Canal auch für die Floßfahrt ungehindert benützt werden kann, so bleiben die nähern Bestimmungen

für den Fall, daß die Floßfahrt auf dem Canale wirklich Statt finden wird, vorbehalten.

§. 95.

Die bezüglich der k. Postanstalt und deren Gerechtsame, dann des Land- und Wasserbotenwesens, so wie bezüglich des Transportes gewisser Gattungen von Waaren und Gegenständen bestehenden Vorschriften kommen neben den, die Canalschifffahrt betreffenden Bestimmungen in Anwendung.

Insbesondere gilt dieses von der Allerhöchsten Verordnung vom 16. November 1822, die Land- und Wasserbotenordnung betr. (Regierungsblatt 1822. S. 1129.), von jener vom 1. Mai 1841, die Aufsicht auf die Schießpulvertransporte betr. (Regierungsblatt 1841, S. 310—314), dann von der Bekanntmachung Unseres Ministeriums des K. Hauses und des Aeußern vom 7. Dezember 1839, den Transport von arsenikalischen und anderen metallischen Giftstoffen auf dem Rheine betr. (Regierungsblatt 1839. S. 987—992.), welche Bestimmungen anmit auf den Ludwig-Canal für anwendbar erklärt werden. (Seite 46.)

Dritte Abtheilung.

Festsetzung und Erhebung der Gebühren.

A b s c h n i t t I.

Allgemeine Bestimmungen.

§. 96.

Für Benützung des Ludwig-Canales und seiner Häfen werden Gebühren erhoben, deren Tarif bekannt gemacht und von Zeit zu Zeit revidirt werden wird. — Den Canalgebühren unterliegt jedes, den Canal befahrende Schiff; den Hafengebühren nur jenes, welches sich in einem Hafen des Canales aufhält.

§. 97.

Für die Aichung der Schiffe und für die Benützung der Lagerhäuser sind die Gebühren nach den bezüglichen besondern Bestimmungen zu entrichten.

A b s c h n i t t II.

T i t e l I.

V o n d e n C a n a l g e b ü h r e n.

§. 98.

Beladene und unbeladene Schiffe entrichten die Canalgebühr an der ersten von ihnen berührten Erhebungsstelle für die ganze Canalstrecke, welche sie ohne Ladung und beziehungsweise mit unveränderter Ladung zurücklegen werden.

Schiffe, welche auf ihrer Fahrt eine Erhebungsstelle nicht berühren, bezahlen die Canalgebühren vor ihrer Ab-

fahrt an der dem Abfahrtsorte am nächsten liegenden Erhebungsstelle.

§. 99.

Die Rückvergütung von Canalgebühren findet nicht Statt.

§. 100.

Die Erhebung der Canalgebühren geschieht auf dem Grunde eines Fahrscheines, welchen der Schiffer in allen Fällen noch vor seiner Abfahrt, unter Vorlage der Schiffspapiere zu erholen hat. Erfolgt die Abfahrt von einer Erhebungsstelle, oder in deren Nähe, so wird dieser Schein von dem Einnehmer ausgestellt. Erfolgt dagegen die Abfahrt von einem Orte zwischen zwei Erhebungsstellen, so hat ihn der betreffende Schleußen- oder Canalwärter zwar auszustellen, die definitive Feststellung desselben jedoch geschieht durch den Einnehmer der nächsten Erhebungsstelle der Fahrt.

§. 101.

Jede Aus-, Ein- oder Umladung während der Fahrt, wird auf dem genannten Scheine vorschriftsmäßig aufgezeichnet, und es sind hienach die Canalgebühren immer wieder von Neuem zu berechnen.

§. 102.

Der Fahrschein ist bei jeder Schleuße dem Schleußenwärter vorzulegen und von ihm unterzeichnen zu lassen.

Derselbe wird kein Schiff durchschleußen, ehe sich der Schiffer über die gehörige Entrichtung der Canalgebühren ausgewiesen hat.

§. 103.

Der Fahrschein soll enthalten:

1. den Namen des Schiffes,

2. den Namen und Wohnort des Schiffeigenthümers und des Schiffführers,
3. die Maße des Schiffes,
4. den Tiefgang, wenn es leer ist und wenn es volle Ladung hat } Nach Inhalt des Aichscheines
5. seine Ladungsfähigkeit,
6. Gattung und das Gewicht der Ladungsgegenstände,
7. die Bezeichnung der Frachtbriefe,
8. den Tiefgang, mit welchem das Schiff abfährt,
9. den Ort der Abfahrt.

§. 104.

Zur Erleichterung des Lokalverkehrs auf kurzen Canalstrecken werden einfache Vorweise statt der Fahrscheine ausgestellt.

§. 105.

Die Schiffer sind verpflichtet, dem Canalpersonale auf Anfordern alle Schiffspapiere vorzulegen, und sie in den Stand zu setzen, sich von der Wahrheit derselben durch Besichtigung des Schiffes zu überzeugen.

§. 106.

Den Einnehmern ist es zur Pflicht gemacht, die Schiffer ohne Aufschub abzufertigen.

Jede Ueberschreitung des Tarifs wird auf das Strengste bestraft.

§. 107.

Remunerationen oder Geschenke für Dienstleistungen des Canalpersonales sind, unter Bezugnahme auf die strafgesetzlichen Bestimmungen über Bestechung und unerlaubte Geschenks-Annahme, durchaus verboten.

Abschnitt III.

Titel II.

Von den Hafengebühren.

§. 108.

Wenigstens eine Stunde vor der Abfahrt hat der Schiffer nach Vorschrift des §. 81. die Hafengebühren zu bezahlen. Der hierüber erhaltene Schein ist an jeder Erhebungsstelle dem Einnehmer und in jedem Hafen dem Hafenmeister vorzulegen und attestiren zu lassen.

Abschnitt IV.

Strafbestimmungen.

§. 109.

Wer Schifffahrts-Abgaben defraudirt, hat den vierfachen Betrag derselben als Strafe, welche niemals unter zwei Gulden betragen soll, zu bezahlen; falls nicht die Uebertretung in ein Vergehen oder Verbrechen übergeht.

Im Wiederholungsfalle wird diese Strafe verdoppelt.

Nebst der Strafe hat der Schiffer in allen Fällen die Abgaben besonders zu entrichten.

§. 110.

Uebertretungen gegenwärtiger Verordnung, in welchen es sich nicht um Defraudation von Schifffahrtsabgaben handelt, desgleichen Verletzungen derjenigen Bestimmungen, welche in Bezug auf die Mittel bestehen, sich von der gehörigen Entrichtung der Schifffahrtsabgaben zu versichern, werden nach §. 87—93. behandelt und bestraft.

§. 111.

Die §§. 88. bis einschließlich 93. finden auch bezüglich der in §. 109. bezeichneten Defraudationen Anwendung.

§. 112.

Ein erstmaliger Defraudant kann sich dem Ausspruche des nach §. 91. zur Feststellung des Thatbestandes berufenen Canalbediensteten freiwillig unterwerfen und an solchen die Geldstrafe erlegen.

In diesem Falle hat der Canalbedienstete aus der nächsten Gemeinde den Vorsteher oder dessen Stellvertreter als Zeugen beizuziehen, und in dessen Gegenwart ein Protokoll aufzunehmen, welches enthält:

1. die Art und Weise, in welcher die Defraudation begangen wurde,
2. die bestimmte, dem §. 109. entsprechende Strafe,
3. die Erklärung des Uebertreters, daß er vorziehe, der Strafe sich sogleich zu unterwerfen,
4. den hierauf gefaßten Beschluß,
5. die Bemerkung, daß der Uebertreter die Strafe wirklich bezahlt oder für die Bezahlung Sicherheit geleistet habe,
6. die Bemerkung, daß die Warnung vor der Rückfallsstrafe geschehen sey,
7. die Unterschrift des Uebertreters und des Zeugen.

Abschnitt V.

Besondere Bestimmung.

§. 113.

Schiffe, welche regelmäßige Fahrten mit gleichmäßigen Ladungen machen, werden nach den hiefür im Wege besonderen Uebereinkommens, oder besonderer Anordnung festzusetzenden Bestimmungen behandelt.

Vierte Abtheilung.

Vorübergehende und Schlußbestimmungen.

§. 114.

Die Canal- und Hafengebühren werden nach den von der Aktiengesellschaft des Ludwigcanales festgesetzten und demnächst bekannt zu machenden provisorischen Tarifen in so lange erhoben, als nicht anderweite Tarifbestimmungen im Ganzen oder Einzelnen erfolgen.

Die provisorischen Tarife sind längstens nach drei Jahren von der Eröffnung des Ludwig-Canales gerechnet, der Revision zu unterwerfen.

§. 115.

Gegenwärtige Canalordnung ist durch das Regierungsblatt zur allgemeinen Kenntniß zu bringen.

Der Zeitpunkt, in welchem sie im Ganzen oder in einzelnen Bestimmungen in Wirksamkeit tritt, wird besonders bekannt gemacht werden.

§. 116.

Unser Ministerium des Innern und Unser Finanzministerium sind, jedes innerhalb seines Wirkungskreises, mit dem Vollzuge beauftragt.

München den 9. Januar 1842.

Ludwig.

v. Abel. **Graf Seinsheim.**

Auf Königlich Allerhöchsten Befehl
der General-Secretär
Franz von Kobell.

Verze

der Canal-Sektionen mit ihrem Unter-

Schleußen.		Schleußen- und Canal-wärter-Häuser.	
Zahl	Lage derselben.	Zahl	Lage derselben.
I. Sektion			
1ter Einnehmer zu Kelheim, zugleich Schleußen-			
1	bei Kelheim	1	bei Kelheim
2	bei Schellneck	2	bei Schellneck
3	bei Riedenburg	3	bei Riedenburg
4	bei Griesstetten	4	bei Griesstetten
2ter Einnehmer zu Töging,			
5	bei Töging (untere)	5	bei Töging
6	" " (obere)		
7	" Ottmaring (unterste)		
8	" " (untere)	6	bei Ottmaring
9	" " (mittlere)		
10	" " (obere)		
11	Am Arzberg (untere)	7	Am Arzberg (unteres)
12	" " (mittlere)	8	" " (oberes)
13	" " (obere)	9	" " (oberstes)
3ter Einnehmer zu Beilngries, zugleich			
			Im Lagerhaus
14	bei Berching (untere)	10	bei Berching (unteres)
15	" " (obere)	11	" " (oberes)
		12	Wegscheid

ichniß

Personale und den Stations-Orten.

Zahl der Schleußenwärter	Zahl der Canalwärter	Canalhaltungen: Zahl	Canalhaltungen: Lage derselben	Länge in Schuhen

Beilngries

wärter, Hafenmeister und Lagerhaus-Verwalter

Schleußenwärter	Canalwärter	Zahl	Lage derselben	Länge in Schuhen
1		0	Ausmündung in die Donau	577
		Altmühl 1	zwischen Kelheim und Schellneck mit dem Hafen Kelheim	19704
2		Altmühl 2	zwischen Schellneck und Riedenburg mit einer Anlände bei Schellneck	36450
3		Altmühl 3	zwischen Riedenburg und Griesstetten mit Anländeplätzen bei Riedenburg und Dietfurt	60490
4		Altmühl 4	Töging mit einem Anländeplatz (untere)	3367

zugleich Schleußenwärter

Schleußenwärter	Canalwärter	Zahl	Lage derselben	Länge in Schuhen
5		5	bei Töging (mittlere)	1436
		6	„ „ (obere)	1000
		7	„ Ottmaring (untere)	1450
6		8	„ „ (mittlere)	2665
		9	„ „ (obere)	1096
		10	Am Arzberg (untere)	1875
7		11	„ „ (mittlere)	2000
	1	12	„ „ (obere)	3075
8		13	Zwischen Beilngries u. Plankenstetten mit einer Anlände bei Beilngries	33092

Canalwärter und Lagerhaus-Verwalter

Schleußenwärter	Canalwärter	Zahl	Lage derselben	Länge in Schuhen
—	2			
9	—	14	bei Berching mit einem Anländeplatz	4250
10	—	15	zwischen Wegscheid und Pollanden	22450
—	3			

Schleußen.		Schleußen= und Canal=wärter=Häuser.	
Zahl	Lage derselben.	Zahl	Lage derselben.
	II. Sektion		
16	bei Mühlhausen	13	bei Mühlhausen ....
17	„ Weihersdorf	14	„ Weihersdorf ....
18	„ Wappersdorf (untere) ..		
19	„ „ (mittlere) .		
20	„ „ (obere) ..	15	„ Wappersdorf ....
21	„ Greiselbach	16	„ Greiselbach ....
22	„ Schlierfermühle		
23	„ Sengenthal	17	„ Sengenthal ....
	4ter Einnehmer bei Neumarkt, zugleich Hafen=		
		18	bei Neumarkt ....
		19	„ Kettenbach ....
	5ter Einnehmer bei Rasch, zugleich		
			bei Rasch im Lagerhaus ....
24	bei Rieblingshof	20	„ Rieblingshof ....
25	„ „ (untere) ..	21	„ „ (untere) ......
26	am Mühlbachthale (obere) ..		
27	„ „ (mittlere) .		
28	„ „ (untere) ..	22	ober der Pfeifferhütte ....
29	bei der Pfeifferhütte (obere) ..		
30	„ „ „ (mittlere)		
31	„ „ „ (untere) .	23	unterhalb der Pfeifferhütte ..
32	„ Oberlindelburg (obere) ..		
33	„ „ (untere) .		
34	„ Unterlindelburg (obere) .	24	bei Unterlindelburg ....
35	„ „ (mittlere)		
36	„ „ (untere) .		
37	„ „ (unterste)	25	unter Unterlindelburg ......
38	„ Schwarzenbruck (oberste) .		
39	„ „ (obere) .		
40	„ „ (mittlere)	26	Seitwärts Schwarzenbruck ...
41	„ „ (untere) .		
42	„ „ (unterste)		

Zahl der Schleußenwärter.	Zahl der Canalwärter.	Canalhaltungen. Zahl.	Lage derselben.	Länge in Schuhen

Neumarkt.

Schleußenwärter.	Canalwärter.	Zahl.	Lage derselben.	Länge in Schuhen
11		16	bei Mühlhausen	4539
12		17	„ Weihersdorf	1366
		18	„ Wappersdorf (untere)	1134
		19	„ „ (mittlere)	1350
13		20	„ „ (obere)	7332
14		21	„ Wangen	1436
		22	„ Greiselbach	4887
15		23		

meister, Canalwärter und Lagerhaus-Verwalter

Schleußenwärter.	Canalwärter.	Zahl.	Lage derselben.	Länge in Schuhen
	4		Canalhafen bei Neumarkt	82015
	5		Theilungs- oder oberste Haltung	

Canalwärter und Lagerhaus-Verwalter.

Schleußenwärter.	Canalwärter.	Zahl.	Lage derselben.	Länge in Schuhen
	6		Anländeplatz bei Rasch	
16		24		
17		25	bei Rieblingshof	911
		26	am Mühlbachthal (obere)	1002
		27	„ „ (mittlere)	1100
18		28	„ „ (untere)	1876
		29	bei der Pfeifferhütte (obere)	1335
		30	„ „ „ (mitttlere)	1275
19		31	„ „ „ (untere)	1226
		32	„ Oberlindelburg (obere)	1155
		33	„ „ (untere)	1272
20		34	„ Unterlindelburg (obere)	1241
		35	„ „ (mittlere)	1250
		36	„ „ (untere)	1247
21		37	„ „ (unterste)	1518
		38	„ Schwarzenbruck (oberste)	1000
		39	„ „ (obere)	1008
22		40	„ „ (mittlere)	1040
		41	„ „ (untere)	1250
		42	„ „ (unterste)	1750

Schleußen.		Schleußen- und Canal-wärter-Häuser.	
Zahl	Lage derselben.	Zahl	Lage derselben.
43	bei Gsteinach (obere)	27	Seitwärts Gsteinach
44	" " (mittlere)		
45	" " (untere)		
46	" Schwarzenbach (obere)	28	An der Schwarzach
47	" " (mittlere)		
48	" " (untere)		
49	" Nerret (obere)	29	Bei Nerret
50	" " (mittlere)		
51	" " (untere)		
52	" " (unterste)	30	Unter Nerret

III. Sektion

53	Ober dem Kugelhammer		
54	bei Röttenbach St. Wolfgang	31	bei Röttenbach St. Wolfgang
		32	" Wendelstein
55	" Kornburg (obere)	33	" Kornburg
56	" " (untere)		
57	" Worzeldorf (obere)	34	ober Worzeldorf
58	" " (mittlere)		
59	" " (untere)	35	bei Worzeldorf
60	" Pillenreuth		
61	" Königshof (obere)	36	" Königshof
62	" " (untere)		
63	am Brunnenbach	37	seitwärts Majach (obere)
64	bei Majach	38	" " (untere)
65	im Reichswald		
66	bei Gibitzenhof	39	bei Gibitzenhof
67	" Sandreuth		
68	" Gostenhof	40	" Gostenhof

6ter Einnehmer zu Gostenhof, zugleich Schleußen-

69	bei Eberhartshof (obere)	41	bei Eberhartshof
70	" " (untere)		
71	an der Fürtherstrasse	42	an der Fürtherstrasse

Zahl der Schleußen-wärter.	Zahl der Canalwärter.	Canalhaltungen. Zahl.	Lage derselben.	Länge in Schuhen
23		43	bei Gsteinach (obere)	1265
		44	„ „ (mittlere)	1253
		45	„ „ (untere)	1000
24		46	„ Schwarzenbach (obere)	1000
		47	„ „ (mittlere)	1000
		48	„ „ (untere)	1250
25		49	„ Nerret (obere)	1000
		50	„ „ (mittlere)	1144
		51	„ „ (untere)	2841
26		52	„ „ (unterste)	2000

Nürnberg.

		53	Ober dem Kugelhammer	3484
27		54	bei Röttenbach St. Wolfgang	3243
28	7	55	bei Wendelstein und Kornburg	16280
		56	bei Kornburg	1500
29		57	„ Worzeldorf (obere)	1500
		58	„ „ (mittlere)	1277
30		59	„ „ (untere)	1473
		60	„ Pillenreuth	1500
31		61	„ Königshof (obere)	2750
		62	„ „ (untere)	3345
32		63	Am Brunnenbach	3650
33		64	bei Majach	3750
		65	im Reichswald	1750
34		66	bei Gibitzenhof (obere)	4000
		67	„ „ (untere)	4250
35		68	„ Steinbühl	3000

wärter, Hafenmeister und Lagerhaus-Verwalter.

36		69	Unter Gostenhof mit dem Canalhafen für Nürnberg	6000
		70	bei Eberhartshof	5500
37		71	„ Layh	2395

Schleußen.		Schleußen- und Canal-wärter-Häuser.	
Zahl	Lage derselben.	Zahl	Lage derselben.
7ter Einnehmer bei Fürth, zugleich Canal-			
			im Lagerhaus am Fürther Hafen ....
72	bei Kronach	43	bei Kronach ....
IV. Sektion			
73	bei Herboldshof (obere) ...	44	bei Herboldshof ....
74	„ „ (untere) ...		
75	„ Gründlach	45	„ Gründlach ....
		46	„ Eltersdorf ....
76	„ Bruck	47	„ Bruck ....
77	„ Neumühle	48	„ der Neumühle ....
78	„ Erlangen (obere)	49	ober Erlangen ....
8ter Einnehmer bei Erlangen, zugleich Schleußen-			
79	bei Erlangen (untere)	50	bei Erlangen ....
80	an der Windmühle (obere).	51	an der Windmühle ....
81	„ „ „ (untere)		
		52	bei der Bayersdorfer Mühle.
82	am Kreutzbach	53	am Kreuzbach ....
		54	unterhalb Kersbach ....
83	bei Vorchheim (obere)	55	bei Vorchheim (ober) ....

wärter, Hafenmeister und Lagerhaus-Verwalter

Zahl der Schleußenwärter.	Zahl der Canalwärter.	Canalhaltungen. Zahl.	Lage derselben.	Länge in Schuhen
38	8	72	bei Poppenreuth mit dem Fürther Canalhafen	17610

Bamberg.

Zahl der Schleußenwärter.	Zahl der Canalwärter.	Canalhaltungen. Zahl.	Lage derselben.	Länge in Schuhen
39		73	bei Steinach	6305
		74	unter Herboldshof	1250
40		75	bei Gründlach	5000
41	9	76	bei Eltersdorf	13015
42		77	unter Bruck	4125
43		78	bei der Neumühle	2377

wärter, Hafenmeister und Lagerhaus-Verwalter

Zahl der Schleußenwärter.	Zahl der Canalwärter.	Canalhaltungen. Zahl.	Lage derselben.	Länge in Schuhen
44		79	bei Erlangen (obere) mit dem Canalhafen für Erlangen	2828
45		80	Erlangen (untere)	6368
		81	an der Windmühle	983
46	10	82	zwischen der Windmühle bei Erlangen und dem Kreutzbach unter Bayersdorf	28748
47	11	83	zwischen Kersbach und Vorchheim	19374

Schleußen.		Schleußen- und Canalwärter-Häuser.	
Zahl	Lage derselben.	Zahl	Lage derselben.
9ter Einnehmer bei Vorchheim, zugleich Schleußen-			
84	bei Vorchheim (untere) ...	56	bei Vorchheim (untere) .....
		57	unterhalb Vorchheim ....
85	„ Neuses (obere)	58	bei Neuses (oberes)........
86	„ „ (untere).......	59	„ „ (unteres).......
		60	„ Altendorf ....
87	„ Hirscheid...	61	„ Hirscheid.............
		62	unter Hirscheid...........
88	„ Strullendorf	63	bei Strullendorf..........
89	am Hauptsmoor	64	am Hauptsmoor..........
90	bei Buchhof............	65	„ Buchhofe..............
91	in Bamberg	66	in Bamberg ....
10ter Einnehmer, zugleich Schleußenwärter,			
Im Ganzen bei			
91	Schleußen.	66	Häuser.

Zahl der		Canalhaltungen.		
Schleußenwärter.	Canalwärter.	Zahl.	Lage derselben.	Länge in Schuhen

wärter, Hafenmeister und Lagerhaus-Verwalter.

48	12	84	bei Vorchheim	1433
49		85	zwischen Vorchheim und Neuses	14822
50	13	86	bei Neuses	7219
51		87	„ Altendorf	14430
52	14	88	„ Hirscheid	17875
53		89	am Hauptsmoor	5625
54		90	bei Buch	8675
55		91	der Regnitzarm zwischen dem Bucher-Wehr und Bamberg	9107

Hafenmeister und Lagerhaus-Verwalter.

		92	Nonnengraben in Bamberg zugleich Canalhalhafen für Bamberg, Ende am Krahnen in Bamberg	1877

10 Erhebungsstellen

Schleußenwärter	Canalwärter			
55	14	92	Canalhaltungen	594937 Schuh oder $23^1/_2$ Meilen lang.

Auszug

aus dem Regierungsblatt vom Jahre 1822 Nr. 43.
S. 1129 — 1139.

Königliche Allerhöchste Verordnung.

(Land- und Wasserboten-Ordnung betr.)

Maximilian Joseph,

von Gottes Gnaden König von Baiern.

Nachdem die von uns unterm 28. April 1815 erlassene, und im 19. Stück des allgemeinen Regierungs-Blattes vom Jahre 1815 ausgeschriebene Botenordnung durch spätere Vorschriften und andere Competenz-Verhältnisse, wesentliche Aenderungen erlitten hat, und manche dadurch veranlaßten Anstände zugleich auch eine nähere Feststellung der einzelnen Bestimmungen der erwähnten Ordnung nothwendig machen, so haben wir uns, auf den Antrag Unserer Staats-Ministerien des Königlichen Hauses und des Aeußern, dann des Innern, bewogen gefunden, sämmtliche Normen in einer revidirten vollständigen Botenordnung zusammenstellen zu lassen, und nachdem Wir denselben Unsere Genehmigung ertheilt haben, schließen Wir euch solche in der Anlage zur allgemeinen Darnachach-

tung, und zur unverzüglichen Bekanntmachung auf dem geeigneten Wege hiermit zu.

München, den 16. November 1822.

Maximilian Joseph.

Graf v. Rechberg. Graf v. Thürheim.

Auf Königlich Allerhöchsten Befehl.

An sämmtliche K. Regierungen mit Ausnahme des Rheinkreises also ergangen.

Der General-Sekretär,
statt dessen:
Staudacher, geheim. Sekretär.

Land- und Wasserboten-Ordnung.

§. 1

Das Land- und Wasserboten-Wesen ist, als ein für sich bestehendes Gewerbe, gleich den übrigen Gewerben, nach den dafür bereits gegebenen, oder noch zu erlassenden Allerhöchsten Verordnungen zu behandeln.

§. 2.

Die Wiederverleihungen von bisher schon bestandenen Boten-Concessionen jeder Art stehen, — nach vorhergegangener bei jeder Gewerbs-Verleihung ohnehin erforderlichen Instruktion der Sache, und insbesondere nach vorhergegangener Einvernehmung des betreffenden Königl. Oberpostamtes, des dabei betheiligten Handelsstandes und der sonstigen Interessenten, — den Polizei-Behörden zu.

Von den Entscheidungen ist jedesmal das betreffende Königl. Oberpostamt sogleich in Kenntniß zu setzen.

§. 3.

Die Berufung geht an die vorgesetzte Königl. Kreis-Regierung K. d. J., welche nach vorausgegangener Communikation mit der Königl. General-Post-Administration weiter zu entscheiden, und dieser Stelle die Entscheidung jederzeit sogleich bekannt zu machen hat.

§. 4.

Neue Verleihungen bisher noch nicht bestandener Boten-Concessionen stehen blos den Königl. Kreis-Regierungen, K. d. J. zu, welchen jedoch die §. 2. bereits erwähnte Instruktion der Sache mit der Modifikation vorauszugehen hat, daß hiebei die Einvernehmung der Königl. General-Post-Administration, statt jener des betreffenden Königl. Oberpostamtes, und wechselseitiges Benehmen zwischen den betreffenden Regierungen alsdann erforderlich wird, wenn von Verleihung einer Boten-Concession die Rede ist, deren Ausübung sich nicht auf einen und denselben Kreis beschränkt. Von der gefaßten Entschließung ist jederzeit der Königl. General-Post-Administration sogleich Nachricht zu geben.

§. 5.

Berufungen von den Regierungs-Entschließungen gehen an das Königl. Staats-Ministerium des Innern zur letzten Entscheidung im Einverständnisse mit dem Königl. Staatsministerium des Königl. Hauses und des Aeußern.

§. 6.

Rücksichtlich administrativ-contentiöser Gegenstände des Botenwesens finden die für administrativ-contentiöse Gegenstände im Allgemeinen schon bestehenden, oder noch zu erlassenden gesetzlichen Bestimmungen ihre Anwendung.

§. 7.

Postbeeinträchtigungs- und Defraudations-Fälle sind administrativ-contentiös zu behandeln, und von den Erkenntnissen in erster Instanz ist jederzeit dem betreffenden Königl. Oberpostamte, von den Erkenntnissen in zweiter Instanz aber der Königl. General-Post-Administration sogleich Nachricht zu geben.

§ 8.

Von den erkannten Geldstrafen in solchen Fällen, ist vor Allem die rein-, oder wenigstens approximativ-berechnete Vergütung für das Königl. Postärar zu berichtigen, und der Rest zwischen dem Anzeiger und dem Lokal-Armenfond gleichheitlich zu vertheilen.

§. 9.

Neue Verleihungen und Wiederverleihungen von Botenconcessionen können nur an jene stattfinden, welche im Allgemeinen zur Treibung eines Gewerbes, und insbesondere zu dem des Botenwesens qualificirt sind.

Zur Qualification wird aber hier insbesondere erfordert, daß das betreffende Individuum als verläßigen und unbescholtenen Leumunds bekannt, des Lesens und Schreibens kundig, und im Stande sey, eine, nach dem Umfang des Gewerbes, von den betreffenden Behörden mit Umsicht und nach Einvernahme der Betheiligten, zu regulirende Caution wirklich zu leisten.

Die Königl. Polizei-Behörden haben bei auch schon bestehenden Boten, die jedoch noch keine Caution gestellt haben, für wirklich geeignete Leistung derselben, auf Andringen der Betheiligten, gehörig zu sorgen.

§. 10.

In den Verleihungs-Ausfertigungen, oder Legitimations-Urkunden ist die Gattung des Gewerbes oder die Befugniß desselben,

Wasser-, Fluß- oder fahrendes Botengewerbe (mit nur einem oder mehreren Pferden)

die Erlaubniß, oder das Verbot, Reisende aufzunehmen,

der Straßenzug,

die Abfahrts- und Ankunftstage, dann die Stationen des Uebernachtens, immer bestimmt und eigens auszudrücken.

§. 11.

Allen zum Botengewerbe nicht berechtigten Personen bleibt es, unter Vermeidung polizeilich zu erkennender geeigneter Bestrafung, untersagt, Briefe, Paquete, Waaren, Gelder oder andere Versendungen,

„zum Abbruch der königl. Posten und der berechtigten Boten"

zu übernehmen und zu bestellen.

§. 12.

Jedermann bleibt es jedoch gestattet, eigene Boten, auf die Geschäfte des Absenders beschränkt, abzuschicken, gleichwie auch das der freien Concurrenz überlassene Land- und Wasserfracht- und Fuhrwesen durch die vorhergehende Bestimmung nur in so weit beschränkt werden kann, daß den Fracht- und Fuhrleuten durchaus keine Briefbestellung (die der Frachtbriefe ausgenommen) und keine Ladung, welche nicht 15 Pfunde übersteigt, gestattet werde, und eine Befugniß derselben zur Gelder-Verführung, und

zu einer regelmässigen Fahrt an bestimmte Orte, und zugleich an bestimmten Tagen nur von besonderer Berechtigung, oder erweislichen Herkommen abhängig bleibt, wogegen

§. 13.

Den berechtigten Boten die Uebernahme und Bestellung jeder Versendung, an den bestimmten Botentagen, und auf der bestimmten Botenroute zusteht.

§. 14.

Was insbesondere jedoch die Uebernahme und Bestellung von Briefen (worunter aber offene Frachtbriefe nicht zu verstehen sind), und jene von Schriften, Paqueten unter einem halben Pfunde betrifft, so steht dieselbe den Boten nur zu:

a) hinsichtlich der mit Tax- und Sporteln belegten Briefe der königl. Stellen und Behörden, welche von den aufgebenden Expeditions-Aemtern und Behörden sowohl mit ihrer Unterschrift, als auch mit dem abzulösenden, oder einzubringenden Taxbetrag in der Botenkarte einzutragen sind.

b) hinsichtlich der Brief- und der Schriften-Paquete auch unter einem halben Pfunde von Orten, wo keine Brief-Posten bestehen, welche jedoch der Bote insoferne derselbe zur weitern Besorgung eine besondere Erlaubniß durch die königl. General-Post-Administration nicht schon erhalten hat, oder nicht noch erhalten wird, jederzeit in dem nächsten Orte auf seiner Route, in welchem eine Briefpost besteht, abzulegen hat.

c) hinsichtlich der mit zollamtlichen Siegel verschlossenen Frachtbriefe, und zollamtlichen Anweisungen.

§. 15.

Die Postämter und Expeditionen sind verbunden, den Boten für Gelder und Frachtstücke, welche sie dort zur weitern Beförderung mit den Postwagen ablegen, die Botengebühren, (wofür jedoch keinenfalls mehr als drei Viertheile der gegenwärtig bestehenden Postwagens-Taxe gefordert werden kann), zu bezahlen.

§. 16.

Boten, welche von Orten kommen, über welche keine Brief- oder fahrende Post geht, haben sich vor, oder bei ihrer Rückkehr wegen Uebernahme von Briefen und Paqueten bei jenen Postbehörden jedesmal zu melden, von welchen die weitere Beförderung auf der Botenroute durch die Post nicht mehr geschehen kann. Sie haben für die zu übernehmenden Stücke, Postporto und Auslagen für die Empfänger zu vergüten, und die Uebergabe auf Anfordern der Post-Behörde zu bescheinen.

§. 17.

Der Umfang eines jeden Botengewerbes bestimmt sich nach der durch die Concession erhaltenen, und in der Legitimations-Urkunde ausgedrückten Befugniß, unterliegt aber durchaus keiner weitern Beschränkung, wonach z. B. dem mit mehreren Pferden zu fahrenden Fuhrwesen-Conzessionirten, an dem bestimmten Botentage, nur die Ladung eines Wagens gestattet werden wollte.

§. 18.

Alle Boten sind schuldig, das Allgemeine Regierungsblatt, und die von Seitenorten kommenden Boten, auch

die Befehle der Königl. Stellen und Behörden, in Diensteßsachen, unentgeltlich zu verführen.

§. 19.

Jeder fahrende Bote ist verbunden eine Botenkarte zu führen, worin unter fortlaufenden Nummern

die Beschreibung, oder nähere Benennung eines jeden Stücks,
dessen Zeichen,
der Aufgabsort,
der Bestimmungsort,
die Addresse,
das Gewicht und
der Inhalt,

einzutragen ist.

Boten, welche Reisende zu führen befugt sind, haben die Reisenden in der nämlichen Karte mit Angabe

ihres Namens,
ihres Standes und
ihres Wohnortes

einzutragen.

§. 20.

Keinem Boten ist gestattet, unterwegs Pferde oder Wägen (eintretende, jedoch jederzeit sogleich bei der betreffenden Polizei-Behörde anzuzeigende Nothfälle ausgenommen), zu wechseln.

§. 21.

Jede Uebertretung der dem Boten eingeräumten Befugnisse, oder der für sie gegebenen Ordnung, ist an den betreffenden Boten, welche dabei auch für ihre Untergebenen zu haften haben, nach polizeilichem Ermessen und

Vorschriften, jedoch unnachsichtlich, und im Wiederholungsfalle geschärft,

neben dem allenfallsigen Ersatz an die königl. Postanstalt zu bestrafen.

§. 22.

Zur Vermeidung sich einschleichender Mißbräuche oder vermehrter Uebertretungen, sind von den betreffenden Polizeibehörden periodische und strenge Visitationen, vorzüglich gegen Boten auf Routen, wo Briefposten gehen, vorzunehmen und auf Requisition der Post-Behörden die Visitationen, in Gegenwart eines Post-Beamten oder Dieners, auf den Tag, für welchen sie verlangt werden, ohne Verzögerung zu verfügen und zu vollziehen.

München den 16. November 1822.

Auszug

aus dem Regierungs-Blatte vom Jahre 1839 Nr. 50. Seite 987—992.

Den Transport von arsenikalischen und andern metallischen Giftstoffen auf dem Rheine betreffend.

Nachstehende zwischen sämmtlichen Rheinuferstaaten verabredete Bestimmungen werden in Folge der allerhöchsten Genehmigung Seiner Majestät des Königs hiemit zur allgemeinen Kenntniß und Nachachtung bekannt gemacht:

§. 1.

Bei Versendung von Arsenik, Quecksilber-Präparaten, Bleizucker und Grünspan sollen vom **1.** Jänner **1840** an auf dem ganzen Rheinstrome folgende Vorsichtsmaßregeln angewendet werden.

§. 2.

Arsenik (nämlich Arsenik-Mehl, gelbes Arsenik, Rauschgelb oder Auripigment, rothes Arsenik, Realgar, Scherben-Kobald) darf nur in Fässern oder Kisten verpackt werden. Die Fässer müssen von gutem Holze seyn, mit wenigem Bruche, scharf zusammengebunden und gänzlich ausgetrocknet, auch muß jedes Faß, wenn es nicht über **2** Centner faßt, mit vierzehn hölzernen Reifen, bei größerem Gehalte aber verhällmäßig mit noch mehreren, desgleichen Boden und Deckel mit Einlage-Reifen gesichert werden. Inwendig sind diese Fässer mit starker Leinwand durch einen aus Schwarzmehl und Tischlerleim gekochten Kleister zu verkleben.

Ist die Verpackung in Kisten geschehen, so müssen diese vom starken Holze völlig dicht gefertigt mit Reifen versehen, und inwendig gleich den Fässern, mit Leinwand verklebt seyn.

§. 3.

Auf jedem Collò muß mit leserlichen Buchstaben in schwarzer Ölfarbe das Wort:

A r s e n i k (Gift)

angebracht seyn, unter welcher Bezeichnung es auch im Manifeste aufgeführt werden muß.

§. 4.

Die Ladung muß von einem Zeugnisse der Polizei-Behörde des Absendungsortes: daß bei der Verpackung die obige Vorschrift (§. 2.) befolgt worden, begleitet seyn, und der Schiffer darf sie nur annehmen, wenn sie ihm von der Hafen-Polizei-Behörde des Absendungsortes überwiesen wird, die sich vorher genau zu überzeugen hat, daß die Verpackung keine äußerlich erkennbare Beschädigung erlitten hat, auch die Bezeichnung (§. 3.) vollständig ist.

§. 5.

Bei Versendung von Quecksilber-Präparaten (namentlich dem ätzenden Sublimat, den weißen und rothen Präzipitat) ferner von Bleizucker und Grünspan, sind die Schiffer ebenfalls verpflichtet, die Ladung nur anzunehmen, wenn sie von der Hafenpolizei-Behörde ihnen übergeben wird, welche zuvor die Beschaffenheit eines jeden Collo sorgfältig zu untersuchen hat. Auch sind diese Waaren in den Manifesten unter ihren eigenthümlichen Benennungen aufzuführen, und dürfen nicht unter allgemeinen Rubriken, z. B. Material-Waaren, einbegriffen werden.

§. 6.

Größere Transporte der in §§. 2. und 5. genannten Waaren, worunter auf dem Oberrheine ein Quantum von mindestens 50, auf dem Mittel- und Niederrheine von mindestens 100 Centnern verstanden wird, sollen in besonderen Schiffen geführt werden.

Kleinere Quantitäten können zwar mit anderen Gütern in das nämliche Fahrzeug aufgenommen werden, jedoch ordnet die Polizeibehörde des Absendungshafens die Art und Weise der Absonderung dieser Giftstoffe von der

übrigen in dem nämlichen Fahrzeuge befindlichen Ladung an, und vermerkt dieß im Manifeste.

Insbesondere ist hierbei auf Entfernung solcher Gegenstände Rücksicht zu nehmen, welche mittelbar oder unmittelbar als Nahrungsmittel dienen.

§. 7.

Bei der Ein- oder Ausladung dürfen die in Rede stehenden Waaren nicht länger als drei Tagesstunden, niemals aber während der Nacht im Freien lagern.

§. 8.

Schiffer, welche eine Ladung annehmen, die ihnen nicht von der Hafenpolizei-Behörde überwiesen worden, (§§. 4. und 5.) oder das Manifest nicht richtig abfassen, (§§. 3. und 5.) oder die Vorschriften wegen alleiniger Vorladung oder Absonderung bei gemischten Ladungen nicht befolgen, (§. 6.) endlich über die gesetzte Zeit hinaus die Waare bei der Einladung liegen lassen, (§. 7.) verfallen in die durch die Gesetze des respektiven Uferstaates für derartige Uebertretungen verhängten Strafen.

§. 9.

Den Rheinzoll- und Hafenpolizeibeamten liegt die Handhabung dieser Verordnung ob. Sie haben die Schiffer, welche sie übertreten, nicht nur den Rheinzollgerichten anzuzeigen, sondern auch zur Verhütung von Schaden die sofortige Abstellung des Mangels bei eigener Verantwortung für Rechnung des Schuldigen zu bewirken. Gegen Versender, welche die Waaren unter unrichtigen Namen aufgeben, wie gegen Bezieher, welche sie über die gesetzte

Zeit (§. 7.) am Ufer liegen lassen, haben sie nicht minder gehörigen Orts die Bestrafung einzuleiten.

München den 7. December 1839.

Königlich Bayerisches Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeußern.

Freiherr von Gise.

Auszug

aus dem Regierungsblatt vom Jahre 1841.
Seite 309—314.

Königliche Allerhöchste Verordnung.

(Die Aufsicht auf die Schießpulvertransporte betreffend.)

Ludwig,

von Gottes Gnaden, König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben ꝛc. ꝛc.

In Erwägung der Gefahren, welche durch Unvorsichtigkeit bei dem Transporte von Schießpulver für die Sicherheit der Personen und des Eigenthums entstehen, haben Wir beschlossen und verordnen, auf so lange Wir nicht anders verfügen, was folgt:

I.

Jeder Fuhrmann und Schiffer, welcher Schießpulver verführt, ist verpflichtet, die zu Verhütung der Entzün-

dung desselben nöthige Vorsicht anzuwenden, und zu diesem Ende

1) Pulver nur in sorgfältiger, das Ausstreuen verhindernder Verpackung, auf deren Aussenseite der Inhalt als Schießpulver bezeichnet ist, zur Fracht zu übernehmen.

2) Dasselbe, fern von Eisen und mit Stroh, umwunden, fest zu laden;

3) gleichzeitig mit Schießpulver auf demselben Wagen oder Schiffe niemals Stoffe oder Fabrikate zu laden, welche sich von selbst entzünden können.

II.

Beträgt eine Ladung Schießpulver, welche zu Land verführt wird, über zehn Pfund, so ist der Fuhrmann gehalten:

1) die Auf- und Abladung nur bei Tage, und zwar unter Anwendung der gehörigen Vorsicht zu bewerkstelligen;

2) loses Pulver nur dann zu übernehmeu, wenn dasselbe in Säcken aus Zwilch, Gradl oder Leder verwahrt ist und diese Säcke wieder in hölzernen Behältnissen ohne Nägel von Eisen verpackt sind, die ebenerwähnten hölzernen Behältnisse aber mit Strohbändern zu umwinden und auf einer Strohunterlage fest zu laden;

3) auf dem Wagen ein schwarzes Fähnchen aufzustecken;

4) stets nur im Schritte zu fahren;

5) des Tabackrauchens bei dem Wagen sich zu enthalten;

6) zur Nachtzeit in der Nähe des Wagens einer Hornlaterne mit Wachslicht sich zu bedienen.

7) an keiner Schmiede oder sonstigen offenen Feuerwerkstätten anzuhalten, und
8) den mit Pulver befrachteten Wagen Tag und Nacht nicht unbewacht, oder nur unter sicherem Verschlusse aufbewahrt zu belassen.

III.

Beträgt die Ladung über einen Zentner, so hat der Fuhrmann nebstdem

1) bewohnte Orte, wo möglich, zu umfahren,
2) bei Tag und Nacht stets ausserhalb bewohnter Orte anzuhalten, und den mit dem Schießpulver befrachteten Wagen ausserhalb des Ortes in einer Entfernung von mindestens 150 Schritten von bewohnten Gebäuden stehen zu lassen und zu bewachen.

IV.

Schiffer sind gehalten, nebst den unter Ziffer **I.** erwähnten Vorsichtsmaaßregeln

1) wenn sie über zehn Pfund Schießpulver geladen haben, eine schwarze Wimpel aufzustecken, und
2) wenn nicht das Pulver in einem angehängten Nachen nachgeführt wird, das Tabackrauchen auf dem Schiffe zu unterlassen und auf dem Schiffe weder Feuer, noch unverwahrtes Licht zu brennen;
3) Dampfschiffen und solchen Schiffen, auf welchen Feuer brennt, wo möglich ober dem Winde auszuweichen, endlich
4) wenn die Ladung über einen Zentner beträgt, stets nur in möglichster Entfernung von bewohnten Gebäuden anzuhalten und zu landen.

V.

Dampfschiffen ist jede Verführung von Schießpulver als Fracht untersagt, desgleichen Dampfwägen.

VI.

Wer einem mit Schießpulver befrachteten, durch die schwarze Fahne kennbaren Frachtwagen begegnet, hat demselben auszuweichen, und sich während seines Vorüberfahrens des Tabackrauchens und jeder sonstigen feuergefährlichen Handlung zu enthalten. Fuhrwerke und Reiter sind gehalten, während des Ausweichens im Schritte sich zu bewegen.

Ingleichen haben Schiffer der mit Pulver befrachteten Schiffe, wo möglich unter dem Winde auszuweichen und sich während des Vorüberfahrens des Tabackrauchens und anderer feuergefährlichen Handlungen zu enthalten.

VII.

Uebertretungen der in dieser Verordnung enthaltenen Anordnungen werden mit Geldbußen von **1** bis **50** Gulden oder mit Polizei-Arrest bis zu **10** Tagen bestraft.

VIII.

Gegenwärtigr, vorerst nur für die sieben Regierungsbezirke diesseits des Rheins gültige Verordnung soll durch das Regierungsblatt bekannt gemacht werden.

Unser Ministerium des Innern ist mit dem Vollzuge beauftragt.

München, den 1. Mai 1841.

Ludwig.

v. Abel.

Auf Königlich allerhöchsten Befehl:

Der General-Sekretär

Franz v. Kobell.

Instruktion

für

die Agenten des Ludwig-Canals.

§. 1.

Die Agenten des Ludwig-Canals sind vor Allem dazu berufen, das Publikum auf die thunlich einfachste Weise von allen, den Canal betreffenden, kommerziellen, statistischen, wirthschaftlichen und polizeilichen Verhältnissen in Kenntniß zu setzen — so weit dieß nicht schon anderweit genügend geschehen ist, — zu welchem Ende denselben alle bezüglichen Verordnungen, Instruktionen, Bekanntmachungen u. d. gl. mitgetheilt werden. Aus diesem Grunde haben dieselben auch mitzuwirken, allen auf das Canalunternehmen nachtheilig einwirkenden Gerüchten und Veröffentlichungen, so ferne die Unwahrheit ihrer Behauptungen alsogleich nachgewiesen werden kann, entsprechend zu begegnen.

§. 2.

Es liegt ihnen ob, Güter, Handels-Artikel und Waaren ausfindig zu machen, und ihren Committenten zu bezeichnen, welche nach den relativen Werthen und Preisen in Nähe und Ferne auf dem Canale mit Nutzen für die Unternehmer verführt werden können, die betreffenden Besitzer, Spediteure und Handelsleute aufzumuntern, diese Gegenstände in den Handel zu bringen und resp. für den Canaltransport zu bestimmen, ihnen unter Hinweisung der aus dieser Verführung entspringenden Vortheile die geeigneten Aufschlüsse zu ertheilen und sie über ihre eigenen Interessen zu verständigen.

§. 3.

Die Agenten sind verbunden, den Committenten periodische Anzeige zu erstatten, wie die Preisverhältnisse der Güter und Waaren in ihrer Gegend sind, wie sich die Aus-, Ein- und Durchfuhr durch dieselbe gestaltet hat, und welche Gegenstände eine besondere Beachtung verdienen.

§. 4.

Die Agenten sollen Jeden auf sein Ansuchen mit den §. 1. bezeichneten Verhältnissen des Canals vertraut machen.

§. 5.

Die Wichtigkeit ihrer Aufgabe zeigt sich vernehmlich in dem dermaligen Zeitpunkte vor Eröffnung des Canales, und in den ersten Jahren nach dessen Eröffnung. Es wird ihnen im Besondern zur Pflicht gemacht, sich während dieser Zeit die Besorgung der bemeldeten Ge-

schäfte angelegen seyn zu lassen und auf Herbeischaffung und Zulenkung von Frachtgütern, Behufs des Transports auf dem Canale und überhaupt auf Belebung des Verkehrs auf demselben thätigst hinzuwirken.

§. 6.

Allen, von ihren Committenten ertheilten Aufträgen haben dieselben pünktlichst Folge zu leisten.

§. 7.

Nach Eröffnung des Canals haben die Agenten mit der Canalverwaltung eine fortgesetzte Correspondenz zu erhalten, derselben ihre, die Beförderung des Canalverkehrs betreffenden Anträge uud Aufschlüsse mitzutheilen, und eben daher die dem Zweck des Agentur-Geschäftes erforderlichen Mittheilungen zu empfangen.

§. 8.

Ueber das Ergebniß ihres Wirkens sollen die Agenten am 31. Mai 1842. Bericht erstatten; künftighin geschieht dieses nach Ablauf jeden Jahres.

§. 9.

Den Agenten werden die gemachten Auslagen vergütet, und ihre Bemühungen nach dem Erfolge angemessen honorirt.

München, den 9. Januar 1842.

Bekanntmachung.

Die provisorischen Tarife der Canal- und Hafengebühren, dann der Krahnen-, Waag- und Lagergebühren in den Häfen und Lagerhäusern des Ludwig-Canales betr.

Regierungs-Blatt

für das

Königreich Bayern.

Nro. 7.

München, Dienstag den 14. März 1843.

Ministerium des Innern und Finanzministerium.

Mit Allerhöchster Genehmigung Seiner Majestät des Königs werden in Folge der Beschlüsse der VI. General-Versammlung der Actionäre des Ludwig-Canales vom 4. November 1841, mit Bezugnahme auf das Gesetz vom 1. Juli 1834. Absatz 4. (Gesetzblatt von 1834. S. 100.) auf §. 1. Z. 3., §. 5. Abs 3. und §. 25. der Gesellschafts-Statuten vom 22. März 1836 (Reg.-Blatt v. 1836. S. 147), dann auf §§. 96. und 114. der Canal-Ordnung vom 9. Jänner 1842 (Regierungsblatt von 1842 Nr. 6.) nachstehend bekannt gemacht

1

1) der provisorische Tarif der Canal-Gebühren, sammt den dazu gehörigen allgemeinen und besonderen Bestimmungen (Anlage I.);

2) der provisorische Tarif der Gebühren für den Aufenthalt in den Häfen des Ludwig-Canales (Anlage II);

3) der provisorische Tarif der Krahnen- Waag- und Lager-Gebühren in den Häfen und Lager-Häusern des Ludwig-Canales, nebst der Bestimmung der Arbeitslohn-Vergütungen (Anlage III.).

Seine Majestät der König haben dabei in Bezug auf den Tarif unter Ziffer 1. zu genehmigen geruht, daß, insolange als der Ludwig-Canal nicht vollständig und mit voller Ladung befahren werden kann, eine Ermäßigung der Canalgebühren mittelst eines Nachlasses von 30 Prozenten eintrete, vorbehaltlich anderweiter Allerhöchster Bestimmung im Falle einer während dieser Zeit stattfindenden Revision des Tarifes.

Die königl. Canalbau-Inspection in Nürnberg, als interimistische Verwaltung des Ludwig-Canales, ist mit dem weiteren Vollzuge beauftragt.

München, den 5. März 1843.

Auf Seiner Königlichen Majestät allerhöchsten Befehl.

v. Abel. **Graf v. Seinsheim.**

Durch den Minister
der General-Sekretair
Fr. v. Kobell.

Anlage I.

Provisorischer Tarif

der

Canal-Gebühren.

I. Abtheilung. — Beladene Schiffe bezahlen für den Sporco=

0, 1 kr.	0, 2 kr.
1) Abfälle aus land=, haus=wirthschaftlichem und gewerblichem (Fabrik=) Betriebe (Düngermaterialien, Glasscherben, Bruch= und Münz=Grätze, Unterlauge, altes Brucheisen, Hammerschlag, Branntweinspülig, Asche, Werg, Kälber= und Kuhhaare u. dergl.) 2) Rohe Erde und Erdarten, Lehm, Mergel, Sand, Töpferthon, ungebrannter Kalk und ungebrannter Gyps. 3) Bruch= und Bausteine ordinärer Gattung, Pflastersteine. 4) Weiches und Eichenbrennholz, Stock=, Prügel= und Astholz, Wellen, Reisig, Faschinen und Stangen aus weichem Holze, Holzspäne, Torf. 5) Braunkohle. 6) Alle Arten grünen Viehfutters.	1) Lumpen, Knochen, Leimleder. 2) Rohe, nicht verarbeitete Erze, Graphit, Ofenschwärze, böhmischer Pottloth, sowie alle übrigen nicht edlen Mineralien, Glätte. 3) Schmergel, Trippel, Walkererde, Porzellanerde, gemahlener Gyps und gebrannter Kalk und Traß, Schwerspath, Braunstein und Bray. 4) Mühl=, Wetz= und Schleifsteine, Ziegel= und Backsteine, behauene Steine in Quaderform, unbearbeiteter Marmor, Stein= und Dachplatten, Dachschiefer. 5) Steinkohlen. 6) Steinene Krüge und Flaschen gewöhnlicher Gattung. 7) Loh und Lohrinde. 8) Hartes Brennholz. 9) Bau= und Nutzholz, Reife und Faßholz aus weichem Holze. 10) Kartoffeln und Rüben, Wurzeln und Kräuter aller Art, Cichorien. 11) Heu, Grummet, Häckerling, Hafer, Haidekorn, Spreu, Treber, Kleien, Oelkuchen.

Zollzentner der Ladung und für die Meile der Fahrt

0, 3 kr.	0, 4 kr.
1) Hörner, Hornspitzen und Klauen, Borsten. 2) Asphalt, Pech, Theer, Harz. 3) Eisen- und Kupfer-Vitriol, Schwefel. 4) Alabaster in Stücken, Schiefertafeln und Griffel. 5) Guß- und Roheisen, Eisenbahnschienen. 6) Gemeine Töpferwaaren, Schmelztiegel. 7) Bau- und Nutzholz, Reife und Faßholz aus hartem Holze. 8) Verzimmertes Holz zu Dachstühlen, Balken, Rosten u. dgl. aus weichem Holze, (Zimmermannsarbeiten hieraus.) 9) Bretter, Dielen, Stollen, Dachlatten und anderes geschnittenes Nutzholz aus weichem Holze. 10) Holzkohlen. 11) Knoppern. 12) Gerste, Roggen, Dinkel u. dgl. Hülsenfrüchte, (als Erbsen, Linsen, Hirse, Bohnen.) 13) Hanf und Flachs. 14) Stroh. 15) Grüne Gemüse, als Kohl, Kraut und anderee Garten-Gewächse, Meerrettig, Schwämme. 16) Werggarn u. Wergleinen.	1) Weizen und Malz. 2) Pottasche, Salpeter, Glaubersalz, Weinstein, Kienruß u. alle Erdfarben. 3) Colophonium. 4) Marmor und Alabaster in Tafeln, so wie Arbeiten aus Alabaster oder Marmor, Lithographiesteine. 5) Schmied- und gewalztes Eisen. 6) Verzimmertes Holz zu Dachstühlen, Pfählen, Balken, Rosten u. dergl. aus hartem Holze, (Zimmermannsarbeiten hieraus.) 7) Bretter, Dielen, Stollen, Dachlatten u. a. geschnittenes, gespaltenes Nutzholz aus hartem Holze. 8) Holzkohle. 9) Frisches Obst. 10) Junge Pflanzen und Bäume. 11) Gänse, Enten, Hühner, Milchschweine, Haasen u. a. Thiere kleinerer Gattung.

I. Abtheilung. — Beladene Schiffe bezahlen für den Sporco-

0, 5 kr.	0, 7 kr.
1) Sumach in Säcken u. Ballen, Knoppern-Extract, Krapp. 2) Farbehölzer u. a. feine Hölzer, (als Cedernholz, Ebenholz, Mahagoni), Furnirbretter und Resonanzbodenholz. 3) Blei, Zink, Galmay, Kobalt. 4) Gewöhnliche Böttger-Arbeiten (Fässer, Wannen, Kübeln u. dergl.) 5) Ordinäre Wagnerarbeiten ohne Verbindung mit Metallen. 6) Gewöhnliche nicht furnirte und nicht angestrichene oder lakirte Schreinerarbeiten (Tische, Bänke, Stühle, Kisten, Schränke, Thüren, Fußböden ꝛc.) 7) Alle groben Geräthschaften zu landwirthschaftl., Fabrik- und gewerbl. Zwecken, (Schubkarren, Wägen, Eggen, Karren), Maschinentheile von Holz ohne und in Verbindung mit Eisen u. a. Metallen (mit Ausschluß der Gußwaaren, Handmühlen, Windmühlen u. dgl.) 8) Holzwaaren ordinärer Art (Holzschuhe, Radschuhe, Multern, Dreschflegel, Peitschenstiele u. dgl.) 9) Stahl- und Eisenwaaren grober Art, Eisendraht, Stahldraht und Eisenstahldraht, Sensen und Sicheln, Schwarzblech. 10) Schaafwolle. 11) Gedörrtes Obst, Beeren, Zwiebeln, Sämereien, Hanf-, Lein-, Mohn-, Reps-, Annis- und Rübsaamen ꝛc. 12) Schaafe, Ziegen, junge, desgl. alle unausgewachsenen Schweine, Kälber und anderes Jungvieh größerer Thiergattungen.	1) Beinschwärze, Bleiweiß, Kremserweiß, Ocker, Stärke. 2) Terpentin, Arsenik, Bleizucker. 3) Kupfer, Zinn, Messing. 4) Furnirte oder angestrichene oder lakirte Schreinerarbeiten (Tische, Bänke, Stühle, Kisten, Schränke, Thüren, Fußböden ꝛc.) 5) Grobe Bürstenbinder- u. Siebmacherarbeiten in Verbindung mit Holz oder Eisen, (ohne Politur und Lack.) 6) Leim. 7) Baumwolle, Roßhaare. 8) Häute, roh, gesalzen oder getrocknet, Felle. 9) Hohl-, Fenster- und Tafelglas, Spiegelglas. 10) Fett, Schweinfett, Thran, Talg. 11) Mehl, Grauppe, Gries, Reis. 12) Südfrüchte.

Zollzentner der Ladung und für die Meile der Fahrt.

0, 8 kr.	0, 9 kr.
1) Gewalztes Kupfer und Messing, dann Kupfer= und Messingdrath, Glockenspeise, Kanonen=Metall. 2) Korkholz, Korkstopfeln. 3) Seegras. 4) Rohre. 5) Alle gewöhnlichen Stroh= und Rohr= und Bastarbeiten (Matten, Decken von Bast, Stroh und Schilf) Stroh= und Bastgeflechte aus ungespaltenem Stroh. 6) einfarbiges oder gewöhnliches Steingut, Fayence und Porcellan, irdene Pfeifen. 7) Rohe Garne von Wolle, Leinen, Zwirn. 8) Gewöhnliche Waffen= und Pfannenschmiedarbeiten. 9) Pferde, Rindvieh und andere Thiere größerer Gattung, ausgewachsene Schweine. 10) Mineralwasser. 11) Bier, Branntwein, Weingeist, Essig, Wein u. dgl. Flüssigkeiten und Getränke in Fässern. 12) Milch.	1) Maschinen und Maschinentheile aus Metall. 2) Pfannenschmiedarbeiten von Messing. 3) Kupferschmied=, Glocken= und Rothgießerarbeiten. 4) Zeugschmiedarbeiten, Feilen, Ahlen u. dgl. 5) Alle ordinären Stoß=, Stich=, Hau= und Schießwaffen. 6) Leder. 7) Rohes Fleisch. 8) Butter, Käse u. Schmalz, Honig und Syrup. 9) Gewöhnliche Lichter, gemeine Seife, Schmierseife. 10) Brennöl. 11) Hopfen und Tabak in Blättern. 12) Ordinäres Druck=, Schreib=, Löschpapier, Pappendeckel. 13) Gefärbte Garne von Wolle, Leinen, Zwirn, dann gefärbte und geschlichtete Kattune.

I. Abtheilung. — Beladene Schiffe bezahlen für den Sporco-Zollzentner der Ladung und für die Meile der Fahrt.

1 kr.	1, 3 kr.
1) Salz. 2) grobe, ordinäre, gedruckte, gefärbte und appretirte Leinen-, Zwirn- und Wollengewebe. 3) Die sogenannten kurzen oder Nürnberger Waaren. 4) Eingesalzenes und geräuchertes Fleisch, Speck, ordinäre Würste. 5) Stearin- und Compositionskerzen und rohes Wachs.	Die Kaufmanns- (Handels-) Waaren aller Art, so weit sie nicht schon 0,1 bis 0,9 speciell aufgeführt sind, dann Weine und Liqueure in Flaschen.

II. Abtheilung. Leere Schiffe zahlen pr. Meile

Schiffe der	I.	Klasse	40 kr.
» »	II.	»	32 »
» »	III.	»	20 »
» »	IV.	»	16 »
» »	V.	»	10 »
» »	VI.	»	8 »

Ein beladenes Schiff, für dessen Fracht sich die Canalgebühren nicht so hoch berechnen, als die Taxe eines leeren seiner Klasse, zahlt wie letzteres.

Allgemeine Bestimmungen.

1) Das Gewicht der Ladung wird durch das Aichmaaß der Schiffe mit Zuhilfnahme der Frachtbriefe und anderer gleichgeltender Ausweise bestimmt. Eine Abwägung der Gegenstände hat, bei gemischten Ladungen alsdann statt zu finden, wenn sich das Gewichtsverhältniß nach den einzelnen Tarifklassen nicht auf erst bemerktem Wege ermitteln läßt.

2) Bei dem Gesammtansatz der Canalgebühren werden die Bruchtheile wie folgt berechnet,

a) was unter einer halben Meile ist, für eine halbe Meile;

b) was zwischen einer halben und einer ganzen Meile ist, für eine ganze Meile;

c) was unter einem Centner ist, für einen Centner;

d) was unter einem Kreuzer ist, wird nicht angesetzt.

3) Eine Befreiung von der Entrichtung der Canalgebühren findet nicht statt.

4) Frachtgegenstände, welche nicht in den obigen Tarifklassen speziell aufgeführt sind, werden denjenigen beigezählt, welchen sie ihrer Natur und dem relativen Preisverhältnisse nach am nächsten kommen, in Zweifelsfällen ist vorläufig bis zur Entscheidung der Canaladministration die höchste Klasse zu bezahlen, oder dafür Sicherheit zu leisten.

Besondere Bestimmungen.

1) Für Personen- und andere Schiffe, welche regelmäßige Fahrten mit gleichmäßigen Ladungen machen, werden die Canalgebühren nach Inhalt der mit der Canal-Administration zu treffenden Uebereinkunft bezahlt.

2) Für Flösse wird der Tarif bestimmt, sobald eine Befahrung des Canals mit Flössen in Aussicht steht.

München, den 5. März 1843.

Anlage II.

Provisorischer Tarif

der Gebühren für den Aufenthalt in den Häfen des

Ludwig-Canals.

Art. I.

Jedes, in einem Hafen des Ludwig-Canals sich aufhaltende beladene Schiff hat, in so lange es beladen, oder mit Aus-, Ein- oder Umladen beschäftiget ist, für diese Benützung des Hafens, ausschließlich der Gebühr für den Gebrauch des Krahnens, pr. Tag zu bezahlen:

I.	Schiffe	der	ersten Klasse	20 kr.
II.	»	»	zweiten »	16 »
III.	»	»	dritten »	10 »
IV.	»	»	vierten »	8 »
V.	»	»	fünften »	5 »
VI.	»	»	sechsten »	4 »

Art. II.

Leere Schiffe (sowohl diejenigen, welche leer in den Hafen eingelaufen sind, als auch diejenigen, welche hierin ausgeladen haben) zahlen pr. Tag die Hälfte der obigen Beträge ihrer Klasse.

Art. III.

Für die Ueberwinterung im Hafen zahlt

I.	ein Schiff der	ersten Klasse	6 fl.	— kr.
II.	» »	» zweiten »	4 »	48 »
III.	» »	» dritten »	3 »	— »
IV.	» »	» vierten »	2 »	24 »
V.	» »	» fünften »	1 »	30 »
VI.	» »	» sechsten »	1 »	12 »

Art. IV.

Ueber die Ein- und Ausladung der Gegenstände, welche mittels des Krahnen stattfindet, erfolgen besondere Bestimmungen. In allen Fällen haftet die Fracht oder subsidiarisch das Schiff für die Zahlung der Gebühren.

Art. V.

Der Tag der Ankunft wird für voll, der Tag der Abfahrt dagegen nicht gerechnet.

Schiffe, welche nur zum Behufe des Uebernachtens oder sonst auf nicht länger als achtzehn Stunden im Hafen verweilen, zahlen keine Hafengebühren.

Müuchen, den 5. März 1843.

Anlage III.

Provisorischer Tarif

der Krahnen-, Waag- und Lager-Gebühren in den Häfen und Lagerhäusern des Ludwig-Canals

nebst Bestimmungen der Arbeitslohn-Vergütungen.

Art. 1.

Alle mittels des Krahnens oder anderer dergleichen Hebe-Vorrichtungen in den Häfen des Ludwig-Canales aus- oder eingeladenen Gegenstände unterliegen einer Gebühr, welche per Sporco-Zollzentner beträgt:

a. für die in dem Canalgebühren-Tarife in den ersten vier Klassen aufgeführten Gegenstände **0,1** bis **0,4** kr. der entsprechenden Klasse;

b. für die daselbst in den weiteren sechs Klassen unter **0,5** bis **1,3** kr. bezeichneten Gegenstände ohne Unterschied, ½ kr.

Art. 2.

Die Krahnen-Gebühren werden hinsichtlich derjenigen

Gegenstände, welche gewogen werden, nach dem durch die Verwiegung befundenen Gewichte, hinsichtlich der nicht verwogenen nach den in den Zolldeklarationen oder in Ermanglung derselben in den Frachtbriefen verzeichneten oder in anderer Weise dargethanen Gewichts-Angaben erhoben, und so oft entrichtet, als die Krahnen oder andere dergleichen Hebe-Vorrichtungen benützt werden.

Art. 3.

In gleicher Weise unterliegen Güter und Gegenstände, welche Mittels der Hafen- oder Lagerhaus-Waage verwogen werden, einer besonderen Gebühr (Waag-Gebühr). Dieselbe beträgt für alle Gegenstände der zehn Klassen des Canalgebühren-Tarifs, so oft sie verwogen werden, 0,2 kr. pro Sporco-Zollzentner.

Art. 4.

An Lager-Gebühren werden entrichtet:

a. für Lagerung der Gegenstände am Ufer oder andern Niederlage-Plätzen unter freiem Himmel:

α. für die ersten acht Tage der Lagerung: Nichts;

β. für die Zeit von da per Monat und Sporco-Zollzentner von Gütern der ersten vier Klassen des Canalgebühren-Tarifs die dort per Meile bestimmte Gebühr von 0,1 bis 0,4 kr. der entsprechenden Klasse, dann bezüglich der Güter der übrigen Klassen, wenn sie in dieser angegebenen Weise gelagert werden, $1/2$ kr. Die Canal-, (Hafen- oder Lagerhaus-) Verwaltung übernimmt hinsichtlich derjenigen Güter, welche außerhalb der Hafen- und der geschlossenen Anländeplätze lagern, keine Verantwortlichkeit.

b. für Güter und Gegenstände, welche im Lagerhause lagern, per Sporco-Zollzentner und Monat für Güter der ersten fünf Klassen des Canalgebühren-Tarifs ³/₄ kr., für die übrigen 1 kr.

Ein angefangener Monat wird hiebei für einen vollen gerechnet.

Art. 5.

Für die Arbeit bei Aus-, Ein- und Umladen ist, insoferne nicht dieselbe durch die eigene Schiffsmannschaft besorgt wird, per Sporco-Zollzentner zu bezahlen:

1) für Arbeiten mittels Krahnens:

a. für das Ausheben aus dem Schiffe und Heben auf den Lagerplatz oder ein Fuhrwerk
b. für das Abheben vom Fuhrwerke oder vom Lagerplatze und für das Einladen
c. für das Ueberladen aus einem Schiffe in das andere

} ¹/₄ kr.

2) für Handarbeiten ohne Gebrauch des Krahnens:

a. für das Ausladen aus dem Schiffe und Aufladen auf ein Fuhrwerk oder Niederlegen unter freiem Himmel
b. für das Abladen aus einem Fuhrwerke und das Einladen in ein Schiff
c. für das Umladen aus einem Schiffe in das andere

} ³/₄ kr.

3) für das Aufladen am Ufer auf das Fuhrwerk und für das Abladen von da im Lagerhause, 1 kr. per Sporco-Zollzentner,

4) für den Transport der Güter und Waaren aus dem

Hafen in die Privat-Lager werden von der Canalverwaltung besondere, den einzelnen Oertlichkeiten entsprechende Gebühren festgesetzt und veröffentlicht werden.

Art. 6.

Bei Zusammenrechnung der Zentnerzahlen zur Ermittlung der einzelnen Schuldigkeiten gilt die Bestimmung, daß das, was unter 50 Pfd. ist, nicht, das, was darüber ist, für einen vollen Zentner gerechnet wird.

München, den 5. März 1843.

Alphabetische

Uebersicht

zum

provisorischen Tarif

der

Canal-Gebühren.

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
A.			
Abfälle aus land-, hauswirthschaftlichem und gewerblichem (Fabrik) Betriebe	I.	1	0,1
Ahlen u. d. g.	VIII.	4	0,9
Alabaster in Stücken	III.	4	0,3
Alabaster in Tafeln	IV.	4	0,4
Alabaster-Arbeiten	IV.	4	0,4
Annissaamen	V.	11	0,5
Arsenik	VI.	2	0,7
Asphalt	III.	2	0,3
Asche	I.	1	0,1
Astholz	I.	4	0,1

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
B.			
Backsteine	II.	4	0,2
Balken aus weichem Holze . .	III.	8	0,3
Balken aus hartem Holze . . .	IV.	6	0,4
Bänke ohne Politur und ohne Anstrich	V.	6	0,5
Bänke, furnirte oder angestrichene	VI.	4	0,7
Bauholz, weiches	II.	9	0,2
Bauholz, hartes	III.	7	0,3
Bausteine, ordinärer Gattung. .	I.	3	0,1
Baumwolle	VI.	7	0,7
Bäume	IV.	10	0,4
Bastarbeiten, alle gewöhnlichen .	VII.	5	0,8
Bastgeflechte aus ungespaltenem Stroh	VII.	5	0,8
Beeren	V.	11	0,5
Beinschwärze	VI.	1	0,7
Bier in Fässern	VII.	11	0,8
Blei	V.	3	0,5
Bleiweiß	VI.	1	0,7
Bleizucker	VI.	2	0,7
Bohnen	III.	12	0,3
Borsten	III.	1	0,3
Böttger-Arbeiten, gewöhnliche (Fässer, Wannen, Kübeln u. dgl.)	V.	4	0,5
Branntwein in Fässern . . .	VII.	11	0,8
Branntweinspülig	I.	1	0,1
Braunkohle	I.	5	0,1

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
Braunstein	II.	3	0,2
Bray	II.	3	0,2
Brennholz, hartes	II.	8	0,2
Brennholz, weiches.	I.	4	0,1
Brennöl	VIII.	10	0,9
Bretter aus weichem Holze . . .	III.	9	0,3
Bretter aus hartem Holze . . .	IV.	7	0,4
Brucheisen, altes	I.	1	0,1
Bruchsteine, ordinärer Gattung .	I.	3	0,1
Butter	VIII.	8	0,9
Bürstenbinderarbeiten, grobe in Verbindung mit Holz oder Eisen (ohne Politur und Lack) . .	VI.	5	0,7

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
C.			
Cedernholz	V.	2	0,5
Cichorien	II.	10	0,2
Colophonium . . . . . . ,	IV.	3	0,4
Compositionskerzen	IX.	5	1,0
D.			
Dachplatten	II.	4	0,2
Dachschiefer	II.	4	0,2
Dachlatten und anderes geschnittenes Nutzholz aus weichem Holze	III.	9	0,3
Dachlatten und anderes geschnittenes, gespaltenes Nutzholz aus hartem Holz	IV.	7	0,4

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
Dachstühle aus weichem Holze, die Theile dazu	III.	8	0,3
Dachstühle aus hartem Holze, die Theile dazu	IV.	6	0,4
Decken von Bast, Stroh und Schilf	VII.	5	0,8
Dielen aus weichem Holze . .	III.	9	0,3
» aus hartem Holze . . .	IV.	7	0,4
Dinkel	III.	12	0,3
Draht von Eisen	V.	9	0,5
» von Stahl	V.	9	0,5
» von Eisenstahl	V.	9	0,5
» von Kupfer nnd Messing .	VII.	1	0,8
Dreschflegel	V.	8	0,5
Düngermaterialien	I.	1	0,1

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
E.			
Ebenholz	V.	2	0,5
Eggen	V.	7	0,5
Eichenbrennholz	I.	4	0,1
Eisen, gewalztes und Schmiedeisen	IV.	5	0,4
Eisen, Guß- und Roheisen . .	III.	5	0,3
Eisenbahnschienen	III.	5	0,3
Eisenwaaren, grober Art . .	V.	9	0,5
Enten	IV.	11	0,4
Erbsen	III.	12	0,3
Erdfarben, sämmtliche	IV.	2	0,4
Erze, rohe nicht verarbeitete . .	II.	2	0,2
Erde, rohe und Erdarten . . .	I.	2	0,1
Erde, Walkererde, Porcellanerde .	II.	3	0,2
Essig in Fässern	VII.	11	0,8

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
F.			
Farbehölzer u. a. feine Hölzer	V.	2	0,5
Faßholz, weiches	II.	9	0,2
Faßholz, hartes	III.	7	0,3
Faschinen aus weichem Holze	I.	4	0,1
Fässer	V.	4	0,5
Fayence	VII.	6	0,8
Felle	VI.	8	0,7
Feilen	VIII.	4	0,9
Fett, Schweinfett	VI.	10	0,7
Flaschen, steinerne, gewöhnlicher Gattung	II.	6	0,2
Flachs	III.	13	0,3
Fleisch, rohes	VIII.	7	0,9
Fleisch, eingesalzenes und geräuchertes	IX.	4	1,0
Flüssigkeiten in Fässern, als Bier ꝛc.	VII.	11	0,8
Furnierbretter	V.	2	0,5
Fußböden, nicht furnirte und unangestrichene	V.	6	0,5
Fußböden, furnirte und angestrichene	VI.	4	0,7
Futter, Viehfutter, grünes aller Art	I.	6	0,1

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
G.			
Galmey	V.	3	0,5
Garne, rohe, von Wolle, Leinen und Zwirn	VII.	7	0,8
Garne, gefärbte von Wolle, Leinen und Zwirn	VIII.	13	0,9
Garn, Werggarn	III.	16	0,3
Gänse	IV.	11	0,4

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
Geflügel, als Gänse ꝛc. . . .	IV.	11	0,4
Gemüse, grüne, als Kohl, Kraut und andere Gartengewächse .	III.	15	0,3
Gerste	III.	12	0,3
Geräthschaften, alle groben, zu land-wirthschaftlichen, Fabrik- und gewerblichen Zwecken (Schub-karren, Wägen, Eggen, Karren)	V.	7	0,5
Getraide (Dinkel, Gerste, Roggen)	III.	12	0,3
» (Hafer)	II.	11	0,2
» (Waizen und Malz) . .	IV.	1	0,4
Getränke, (Bier, Branntwein, Wein-geist, Essig, Wein u. dgl. Flüs-sigkeiten und Getränke in Fäs-sern)	VII.	11	0,8
Getränke (Weine und Liqueure in Flaschen)	X.	—	1,3
Getränke, (Mineralwasser) . .	VII.	10	0,8
» Milch	VII.	12	0,8
Glas, Hohl-, Fenster-, Tafel- und Spiegelglas	VI.	9	0,7
Glasscherben	I.	1	0,1
Glaubersalz	IV.	2	0,4
Glätte	II.	2	0,2
Glockenspeise	VII.	1	0,8
Glockengießerarbeiten	VIII.	3	0,9
Graphit	II.	2	0,2

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
Grätze, Münz-Bruch-Grätze . .	I.	1	0,1
Grauppe	VI.	11	0,7
Gries	VI.	11	0,7
Griffel	III.	4	0,3
Grummet	II.	11	0,2
Gußeisen	III.	5	0,3
Gyps, ungebrannter	I.	2	0,1
Gyps, gemahlener	II.	3	0,2

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
H.			
Haare, Roßhaare	VI.	7	0,7
Haare, Kälber und Kuhhaare . .	I.	1	0,1
Haasen u. a. Thiere kleinerer Gattung	IV.	11	0,4
Haeckerling	II.	11	0,2
Hafer	II.	11	0,2
Hammerschlag	I.	1	0,1
Haidekorn	II.	11	0,2
Hanf	III.	13	0,3
Hanfsaamen	V.	11	0,5
Harz	III.	2	0,3
Häute, roh, gesalzen od. getrocknet	VI.	8	0,7
Heu	II.	11	0,2
Hirse	III.	12	0,3
Holz, verzimmertes zu Dachstühlen, Balken, Rosten u. dergl. aus weichem Holze (Zimmermannsarbeiten hieraus) . . .	III.	8	0,3
Holz, verzimmertes zu Dachstühlen, Pfählen, Balken, Rosten und dergl. aus hartem Holze (Zimmermannsarbeiten hieraus) .	IV.	6	0,4
Holz, weiches, Eichen-Brennholz, dann Stock-, Prügel- und Ast-Holz	I.	4	0,1

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
Holz, Brennholz, hartes . . .	II.	8	0,2
» Bau- und Nutzholz, Faßholz aus weichem Holz . . .	II.	9	0,2
» Bau- und Nutzholz, Faßholz aus hartem Holz . . .	III.	7	0,3
» geschnittenes Nutzholz aus weichem Holz 2c. . . .	III.	9	0,3
» gespaltenes Nutzholz aus hartem Holz	IV.	7	0,4
» Cedernholz, Ebenholz, Farbhölzer u. a. feine Hölzer Mahagoniholz u. Resonnanzbodenholz	V.	2	0,5
» Schreinerarbeiten, gewöhnl. nicht furnirte	V.	6	0,5
» dergl. furnirte u. angestrichene od. lackirte	VI.	4	0,7
» Böttgerarbeiten	V.	4	0,5
» ordin. Wagnerarbeiten, ohne Verbindung mit Metallen .	V.	5	0,5
» grobe Geräthschaften, als Schubkarren 2c. . . .	V.	7	0,5
» Maschinentheile von Holz .	V.	7	0,5
Holzspäne	I.	4	0,1
Holzkohlen von weichem Holze .	III.	10	0,3
Holzkohlen von hartem Holze .	IV.	8	0,4

Vortrag.	Classen.	Nummer	Gebühr per Zollzentner und Meile.
Holzschuhe	V.	8	0,5
Holzwaaren, ord. Art (Holzschuhe, Radschuhe, Multen, Dreschflegel, Peitschenstiele u. dergl.) .	V.	8	0,5
Honig	VIII.	8	0,9
Hopfen	VIII.	11	0,9
Hörner	III.	1	0,3
Hornspitzen	III.	1	0,3
Hühner	IV.	11	0,4
Hülsenfrüchte (übrig. siehe Grauppe, Gries ɩc.)	III.	12	0,3

Vortrag	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
K.			
Kalk, gebrannter	II.	3	0,2
Kalk, ungebrannter	I.	2	0,1
Kartoffeln	II.	10	0,2
Karren	V.	7	0,5
Kälber u. anderes Jungvieh größerer Thiergattungen	V.	12	0,5
Kälberhaare	I.	1	0,1
Käse	VIII.	8	0,9
Kattune, gefärbte u. geschlichtete	VIII.	13	0,9
Kaufmanns= (Handels=) Waaren aller Art, soweit sie nicht schon 0,1 bis 0,9 speciell aufgeführt sind (siehe Tarif)	X.	—	1,3
Kienruß	IV.	2	0,4
Kisten, nicht furnirte und unangestrichene	V.	6	0,5
Kisten, furnirte u. angestrichene	VI.	4	0,7
Klauen	III.	1	0,3
Kleien	II.	11	0,2
Knochen	II.	1	0,2
Knoppern	III.	11	0,3
Knoppern=Extract	V.	1	0,5
Kobalt	V	3	0,5
Kohl	III.	15	0,3
Kohle, Braunkohle	I.	5	0,1

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
Kohle, Steinkohle	II.	5	0,2
» Holzkohle aus weichem Holze	III.	10	0,3
» » aus hartem Holze	IV.	8	0,4
Korkholz u. Korkstopfeln	VII.	2	0,8
Korn (Roggen)	III.	12	0,3
Krapp	V.	1	0,5
Kraut	III.	15	0,3
Kräuter aller Art	II.	10	0,2
Kremserweiß	VI.	1	0,7
Krüge, steinerne, gewöhnl. Gattung	II.	6	0,2
Kupfer	VI.	3	0,7
» gewalztes	VII.	1	0,8
Kupferschmiedarbeiten	VIII.	3	0,9
Kübeln u. dergl.	V.	4	0,5
Kuhhaare u. dergl.	I.	1	0,1

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
L.			
Leder	VIII.	6	0,9
Lehm	I.	2	0,1
Leim	VI.	6	0,7
Leimleder	II.	1	0,2
Leinsaamen	V.	11	0,5
Leinengewebe, grobe, ordin., gedruckte, gefärbte u. appretirte . .	IX.	2	1,0
Leinen, Wergleinen	III.	16	0,3
Leinen, Leinengarn und Zwirn .	VII.	7	0,8
» » gefärbte . .	VIII.	13	0,9
Lichter, gewöhnliche	VIII.	9	0,9
» Compositions- und Stearinkerzen	IX.	5	1,0
Linsen	III.	12	0,3
Liqueure in Flaschen (siehe Tarif)	X.	—	1,3
Loh und Lohrinde	II.	7	0,2
Lumpen	II.	1	0,2

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
M.			
Mahagoni	V.	2	0,5
Malz	IV.	1	0,4
Marmor in Tafeln	IV.	4	0,4
Marmor-Arbeiten	IV.	4	0,4
Marmor, unbearbeiteter . . .	II.	4	0,2
Maschinentheile von Holz, ohne u. in Verbindung mit Eisen u. a. Metallen (mit Ausschluß der Gußwaaren, Handmühlen, Windmühlen u. dergl.) . .	V.	7	0,5
Maschinen und Maschinentheile aus Metall	VIII.	1	0,9
Matten von Bast, Stroh und Schilf	VII.	5	0,8
Mehl	VI.	11	0,7
Meerrettig	III.	15	0,3
Mergel	I.	2	0,1
Metall, Kanonen-Metall . . .	VII.	1	0,8
Messing	VI.	3	0,7
Messing, gewalzter	VII.	1	0,8
Milch	VII.	12	0,8
Milchschweine	IV.	11	0,4
Mineralien, alle nicht edlen . .	II.	2	0,2
» Guß- u. Roheisen u. Eisenbahnschienen	III.	5	0,3
» Schmied- u. gewalztes Eisen	IV.	5	0,4

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
Mineralien, alle nicht edlen:			
» Stahl- u. Eisenwaaren grober Art (Eisendraht, Stahldraht, Eisenstahldraht, Sensen, Sicheln, Schwarzblech)	V.	9	0,5
» Kupfer, Zinn, Messing . .	VI.	3	0,7
» gewalztes Kupfer, Messing, Kupfer- und Messingdraht, Glockenspeise, Kanonenmetall	VII.	1	0,8
Mineralien, als Blei, Galmay, Kobalt, Zink	V.	3	0,5
Mineralwasser	VII.	10	0,8
Mohnsaamen	V.	11	0,5
Multern	V.	8	0,5
Mühlsteine	II.	4	0,2

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
N.			
Nutzholz, weiches	II.	9	0,2
Nutzholz, hartes	III.	7	0,3
» geschnittenes aus weich. Holze	III.	9	0,3
» gespaltenes aus hartem Holze	IV.	7	0,4
Nürnberger Waaren, oder die sogenannten kurzen Waaren .	IX.	3	1,0
O.			
Obst, frisches	IV.	9	0,4
» Südfrüchte	VI.	12	0,7
» gedörrtes	V.	11	0,5
Ocker	VI.	1	0,7
Oelkuchen	II.	11	0,2
Ofenschwärze	II.	2	0,2
Oel zum Brennen	VIII.	10	0,9

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
P.			
Papier, ordinäres Schreib-, Druck- und Löschpapier	VIII.	12	0,9
Pappendeckel	VIII.	12	0,9
Pech	III.	2	0,3
Peitschenstiele	V.	8	0,5
Pfähle, aus hartem Holze	IV.	6	0,4
Pfannenschmiedarbeiten, gewöhnliche	VII.	8	0,8
» von Messing	VIII.	2	0,9
Pferde	VII.	9	0,8
Pfeifen, irdene	VII.	6	0,8
Pflanzen, junge	IV.	10	0,4
Pflastersteine	I.	3	0,1

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
Porcellan	VII.	6	0,8
Porcellanerde	II.	3	0,2
Pottloth, böhmischer	II.	2	0,2
Pottasche	IV.	2	0,4
Prügelholz	I.	4	0,1

R.

Radschuhe	V.	8	0,5
Reisig	I.	4	0,1
Reife aus weichem Holze	II.	9	0,2
» aus hartem Holze	III.	7	0,3
Reis	VI.	11	0,7
Resonanzbodenholz	V.	2	0,5
Repssaamen	V.	11	0,5

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
Rindvieh und andere Thiere größerer Gattung	VII.	9	0,8
Roggen (Korn)	III.	12	0,3
Roheisen	III.	5	0,3
Rohre	VII.	4	0,8
Rohrarbeiten, alle gewöhnlichen	VII.	5	0,8
Roßhaare	VI.	7	0,7
Roste, aus weichem Holze	III.	8	0,3
» aus hartem Holze	IV.	6	0,4
Rothgießerarbeiten	VIII.	3	0,9
Rüben	II.	10	0,2
Rübsaamen	V.	11	0,5

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
S.			
Salz	IX.	1	1,0
" Glaubersalz	IV.	1	0,4
Salpeter	IV.	2	0,4
Sand	I.	2	0,1
Saamen, Hanf=, Lein=, Mohn=, Reps=, Annis= und Rübsaamen	V.	11	0,5
Sämereien	V.	11	0,5
Schaafe	V.	12	0,5
Schaafwolle	V.	10	0,5
Schiefertafeln	III.	4	0,3
Schienen, Eisenbahnschienen . .	III.	5	0,3
Schleifsteine	II.	4	0,2
Schmalz	VIII.	8	0,9
Schmelztiegel	III.	6	0,3
Schmergel	II.	3	0,2
Schmierseife	VIII.	9	0,9
Schmiedeisen	IV.	5	0,4
Schubkarren	V.	7	0,5
Schwerspath	II.	3	0,2
Schwefel	III.	3	0,3
Schwarzblech	V.	9	0,5
Schweine, alle unausgewachsenen.	V.	12	0,5
" ausgewachsene	VII.	9	0,8
" Milchschweine	IV.	11	0,4

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
Schreinerarbeiten, gewöhnliche, nicht furnirte und unangestrichene oder unlackirte (Tische, Bänke, Stühle, Kisten, Schränke, Thüren, Fußböden ꝛc.) . .	V.	6	0,5
Schreinerarbeiten, furnirte oder angestrichene, oder lackirte (Tische, Bänke, Stühle, Kisten, Schränke, Thüren, Fußböden) . .	VI.	4	0,7
Schränke, nicht furnirte, unangestrichene	V.	6	0,5
» furnirte und angestrichene .	VI.	4	0,7
Schwämme	III.	15	0,3
Seegras	VII.	3	0,8
Seife, gemeine	VIII.	9	0,9
Sensen	V.	9	0,5
Sicheln	V.	9	0,5
Siebmacherarbeiten, grobe in Verbindung mit Holz oder Eisen (ohne Politur und Lack) . .	VI.	5	0,7
Spreu	II.	11	0,2
Speck	IX.	4	1,0
Spielwaaren, sogenannte Nürnberger oder kurze Waaren . .	IX.	3	1,0
Stangen aus weichem Holze . .	I.	4	0,1
Stahlwaaren, grober Art . . .	V.	9	0,5
Stärke	VI.	1	0,7

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
Steine, behauene in Quaderform .	II.	4	0,2
» Bruch- und Bausteine ordinärer Gattung, dann Pflastersteine	I.	3	0,1
» Braunstein	II.	3	0,2
» Mühl-, Wetz-, Schleif-, Ziegel- und Backsteine . . .	II.	4	0,2
» zum Lithographiren . . .	IV.	4	0,4
Steinplatten	II.	4	0,2
Steinkohlen	II.	5	0,2
Steingut, einfarbiges oder gewöhnliches	VII.	6	0,8
Stearinkerzen	IX.	5	1,0
Stockholz	I.	4	0,1
Stollen aus weichem Holze . .	III.	9	0,3
» aus hartem Holze . . .	IV.	7	0,4
Stroh	III.	14	0,3
Stroharbeiten, alle gewöhnlichen .	VII.	5	0,8
Strohgeflechte aus ungespaltenem Stroh	VII.	5	0,8
Stühle, nicht furnirte und unangestrichene	V.	6	0,5
» furnirte und angestrichene .	VI.	4	0,7
Sumach in Säcken und Ballen . .	V.	1	0,5
Südfrüchte	VI.	12	0,7
Syrup	VIII.	8	0,9

Vortrag.	Classen.	Nummer r.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
T.			
Tabak in Blättern	VIII.	11	0,9
Talg	VI.	10	0,7
Terpentin	VI.	2	0,7
Theer	III.	2	0,3
Thiere kleinerer Art, als Haasen ꝛc.	IV.	11	0,4
» junge Schaafe, Ziegen, alle unausgewachsenen Schweine, Kälber u. a. Jungvieh größerer Thiergattung	V.	12	0,5
» größerer Gattung, als Pferde, Rindvieh	VII.	9	0,8
» ausgewachsene Schweine	VII.	9	0,8
Thran	VI.	10	0,7

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
Thüren, nicht furnirte und unangestrichene	V.	6	0,5
» furnirte und angestrichene	VI.	4	0,7
Tische, nicht furnirte und unangestrichene	V.	6	0,5
» furnirte und angestrichene	VI.	4	0,7
Torf	I.	4	0,1
Töpferthon	I.	2	0,1
Töpferwaaren, gemeine	III.	6	0,3
Traß	II.	3	0,2
Treber	II.	11	0,2
Trippel	II.	3	0,2
U.			
Unterlauge	I.	1	0,1

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
V.			
Vitriol, Eisen- und Kupfer-Vitriol	III.	3	0,3
W.			
Waaren, die Kaufmanns- (Handels-) Waaren aller Art, so weit sie nicht schon 0,1 bis 0,9 speciell aufgeführt sind (siehe Tarif)	X.	—	1,3
Wachs, rohes	IX.	5	1,0
Waffen, alle ordinären, zum Stossen, Stechen, Hauen, Schießen	VIII.	5	0,9
Waffenschmiedarbeiten, gewöhnliche	VII.	8	0,8
Wagnerarbeiten, ordinäre, ohne Verbindung mit Metallen .	V.	5	0,5
Wägen	V.	7	0,5
Waizen	IV.	1	0,4

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
Wannen	V.	4	0,5
Walkererde	II.	3	0,2
Wellen	I.	4	0,1
Wein in Flaschen (siehe Tarif) .	X.	—	1,3
» in Fässern	VII.	11	0,8
Weingeist in Fässern	VII.	11	0,8
Weinstein	IV.	2	0,4
Werg	I.	1	0,1
Wetzsteine	II.	4	0,2
Werggarn und Wergleinen . .	III.	16	0,3
Wolle, Schaafwolle	V.	10	0,5
Wolle, Baumwolle	VI.	7	0,7
Wollengewebe, grobe, ordinäre, gedruckte, gefärbte und appretirte	IX.	2	1,0
Wollengarn	VII.	7	0,8
» gefärbte	VIII.	13	0,9
Wurzeln aller Art	II.	10	0,2
Würste, ordinäre	IX.	4	1,0

Vortrag.	Classen.	Nummer.	Gebühr per Zollzentner und Meile.
Z.			
Zeugschmiedarbeiten	VIII.	4	0,9
Ziegelsteine	II.	4	0,2
Ziegen, junge	V.	12	0,5
Zink	V.	3	0,5
Zinn	VI.	3	0,7
Zimmermannsarbeiten aus weichem Holze	III.	8	0,3
Zimmermannsarbeiten aus hartem Holze	IV.	6	0,4
Zwiebeln	V.	11	0,5
Zwirngewebe, grobe, ordinäre, gedruckte, gefärbte u. appretirte	IX.	2	1,0
Zwirn, Garnzwirn	VII.	7	0,8

Vorschriften

über

die Aichung der, den Ludwig-Canal befahrenden Schiffe.

Regierungs-Blatt

für das

Königreich Bayern.

Nro. 9.

München, Freitag den 31. März 1843.

Mit Allerhöchster Genehmigung Seiner Majestät des Königs werden im Vollzuge des §. 5. der Canalordnung vom 9. Jänner 1842 (Reggsbl. Nr. 6.) dann mit Bezug auf §. 8. Ziffer 1. §. 9. Ziffer 2. und 5., §. 12. Ziffer 3, §. 17. Abs. 2., §. 22., 25., 97. und 103. dieser Canalordnung nachstehende Vorschriften über das Aichen der den Ludwig-Canal befahrenden Schiffe ertheilt.

Art. 1.

Zur Aichung der Ludwig-Canal-Schiffe soll zu Nürnberg eine k. Aichbehörde niedergesetzt und diese aus einem Aichbeamten und einem Aichdiener gebildet werden.

Art. 2.

Die Aichung der erwähnten Schiffe wird nach der desfallsigen Uebereinkunft der Rheinufer-Staaten vom Jahre 1838 (Regierungsblatt vom 28. Decbr. 1838 S. 973—980.) §. 1. für die Rheinschiffe festgesetzten Normen und nach den hiefür bestehenden Instruktionen im Beiseyn des Schiffseigners oder des Schiffsführers vorgenommen.

Art. 3.

Die Schiffsaichung findet in dem Canalhafen bei Nürnberg zu jeder Zeit, in den Canalhäfen von Bamberg und Kelheim aber nur in den Monaten März und Juli statt.

Der Aichbeamte hat für den letztern Fall den Tag seiner Ankunft und die Dauer seines Aufenthaltes in Bamberg und Kelheim, eine angemessene Zeit vorher bekannt zu machen.

Art. 4.

Ausnahmsweise kann die Schiffsaiche auf Verlangen auch in einem anderen Canalhafen oder außer der oben bestimmten Zeit (Art. 3.) in den Canalhäfen zu Bamberg und Kelheim geschehen, in welchem Falle jedoch neben den im Art. 13. festgesetzten Gebühren die regulativmäßigen Diäten und Reisekosten für das Aichpersonale zu bezahlen sind.

Art. 5.

Die Schiffseigner oder Schiffsführer haben das Gesuch um Aichung ihres Schiffes schriftlich zu stellen, und mit diesem Gesuche zwei gleichlautende, von ihnen eigenhändig unterschriebene Verzeichnisse (Formular Lit. A.) sämmtlicher Geräthschaften und beweglichen Gegenstände, die sich auf dem Schiffe befinden, und zur Führung desselben oder zur Verpackung und Sicherheit der Ladung erforderlich sind, zu überreichen.

Sämmtliche Gegenstände müssen einzeln und das Gewicht eines jeden derselben so genau als möglich angegeben seyn.

Art. 6.

Der Aichbeamte hat darüber zu wachen, daß die Steuerruder der Canalschiffe nach Form der am Rheine üblichen beschaffen sind, und während der Aichung nebst Helmstange eingehangen bleiben, desgleichen, daß zu dieser Zeit alle in dem Geräthschaften-Verzeichnisse aufgeführten nothwendigen Gegenstände auf dem Schiffe und am gehörigen Orte vorhanden sind, und daß die nicht nothwendigen vor der Aichung entfernt werden.

Art. 7.

Während die Aichbehörde mit der Konstatirung des, wenigstens auf 3½ Centimeter zu stellenden Wasserstandes auf dem Schiffsboden, und mit der Bestimmung der unteren und oberen Wasserlinie beschäftiget ist, hat der Schiffseigner oder Schiffsführer das Fahrzeug genau in die, von dem Aichbeamten für angemessen erachtete Lage zu bringen.

Art. 8.

Die dem Schiffe bei der Aichung zu gebenden Zeichen sind:

1) zwei, 5 Centimeter lange und 2 Centimeter breite Aichklammern von Eisen, auf welchen die Buchstaben L. C. A. (Ludwig-Canal-Aiche) und eine die Mitte haltende horizontale Linie eingravirt sind, wodurch die Linien der höchsten Ladungsfähigkeit und der Einsenkung des leeren Schiffes mit den Geräthschaften bezeichnet werden.

Neben der Aichklammer für die Linie der höchsten Ladungsfähigkeit befindet sich dasselbe Zeichen in die Schiffswand eingebrannt.

2) Die durch sogenannte Aichnägel gebildete Scala, welche der Aichbeamte, nachdem er die Linie von der Einsenkung des leeren Schiffes bis zu dem höchsten Ladungspunkte mit einem besonders dazu eingerichteten Instrumente genau nach dem Meter-Maaße eingetheilt hat, von Decimeter zu Decimeter einschlägt, und eben so die Zwischenabtheilungen von 5 Centimeter durch kleinere Nägel bezeichnet.

Bei den Schiffen der V. und VI. Classe nach §. 26. der Canalordnung ist die Aichscala an jeder Schiffs-Seite einfach, bei den Schiffen der I. bis IV. Classe aber an jeder Seite doppelt anzubringen.

Die vorerwähnten Aichzeichen können nur von der Aichbehörde angelegt und bei vorkommendem Abgange ergänzt werden.

Außer diesen Zeichen hat jeder Schiffer an seinem Fahrzeuge unter der oberen Kante der Schiffswand neben dem Steuerruder die in dem §. 28. der Canalordnung vorgeschriebene Aufschrift anzubringen, und solcher das Aichzeichen L. C. A. mit der Aichnummer beifügen zu lassen.

Art. 9.

Ueber die Vornahme der Schiffsaiche wird ein, von dem Schiffseigner oder Schiffsführer zu unterzeichnendes Protokoll aufgenommen.

Auf Grund dieses Protokolles hat der Aichbeamte die vorschriftsmäßige Berechnung der Ladungsfähigkeit des Fahrzeuges nach seinen verschiedenen Einsenkungen, nach Zollzentnern ausgedrückt, aufzustellen und den Aichschein nach dem, den gegenwärtigen Vorschriften beigefügten Formulare lit. B. unter Anfügung des Duplikates des nach Art 5. vorgelegten Verzeichnisses nach dessen Richtigstellung auszufertigen.

Art. 10.

Dem Schiffseigenthümer oder Schiffsführer steht es zu jeder Zeit frei, bei der königlichen Canalverwaltung eine Revision der Schiffsaiche zu begehren, die sodann von einem durch den Vorstand der genannten Behörde hiezu beauftragten Sectionsbaubeamten vorgenommen wird.

Wenn das Ergebniß der Revision mit jenem der ersten Vermessung übereinstimmt, oder von diesem um nicht mehr als 1% abweicht, so hat der Schiffseigenthümer, und beziehungsweise der Schiffsführer die Kosten zu tragen.

Art. 11.

Die k. Canalverwaltung und die Sectionsbaubeamten sind befugt, jedes auf dem Canale fahrende Schiff der Aich-Revision zu unterwerfen, wofür jedoch dem Schiffer nur dann Kosten erwachsen können, wenn er selbst zu der Vornahme dieser Revision schuldhafte Veranlassung gegeben hat.

Art. 12.

Schiffer, welche an ihren geaichten Schiffen eine Re-

paratur oder Veränderung vorgenommen haben, die auf den Aichgehalt Einfluß äussern, sind verbunden hievon der Aichbehörde unverzüglich schriftliche Anzeige zu machen und das Schiff einer Aichbesichtigung zu unterstellen.

Findet sich, daß die Einsenkung oder Aiche keine Aenderung erlitten hat, so ist dieses von dem Aichbeamten in dem Aichschein zu beurkunden, andernfalls eine neue Aichung vorzunehmen und ein neuer Aichschein gegen Zurücknahme des früheren auszustellen.

Im Uebrigen ist es den Schiffseignern und Schiffsführern unbenommen, so oft sie glauben, daß sich die Einsenkung oder Aiche des Schiffs durch den längeren Gebrauch oder aus anderen Ursachen verändert hat, um eine Aich-Besichtigung nachzusuchen.

Art. 13.

Jeder Aichschein ist durch den Vorstand der Aichbehörde nach gesetzlicher Vorschrift auf einem 15 kr. Stempelbogen auszufertigen.

An Aich- und Ausfertigungsgebühren ist, einschließlich aller vorbereitenden Handlungen von dem Schiffseigner nach Verhältniß der Ladungsfähigkeit des Fahrzeugs zu entrichten:

von Schiffen	bis	150	Centn.	einschließlich	2	fl.
»	» zu	151— 300	»	»	3	»
»	» »	301— 500	»	»	4	»
»	» »	501— 750	»	»	5	»
»	» »	751—1000	»	»	6	»
»	» »	1001—1200	»	»	7	»
»	» »	1201—1500	»	»	8	»
»	» »	1501—1800	»	»	9	»
»	» »	1801—2000	»	»	10	»

von Schiffen zu 2001—2200 Centn. einschließl. 11 fl.
» » » 2201—2400 » » 12 »
» » » 2401—2600 und darüber 13 »

Bei den, gemäß Art. 10 und Art. 12 vorgenommenen Aichbesichtigungen wird nur die Hälfte vorstehender Gebühren erhoben.

Art. 14.

Die Aich- und Ausfertigungsgebühren hat der Vorstand der Aichbehörde bei der Ausstellung des Aichscheines zu erheben, und sofort an den Hafenmeister am Canalhafen zu Nürnberg hinüber zu geben.

Letzterer hat über die eingehenden Gebühren besondere Kassa und Rechnung zu führen, und dieselben an die Canalkasse abzuliefern. Alles dieses nach Maaßgabe der desfalls zu ertheilenden besondern Dienst-Instructionen.

Art. 15.

Jede eigenmächtige Verrückung oder Veränderung der Aichklammern, der Aich-Scala, der Aufschriften oder Ziffern wird nach §. 87—93. der Canalordnung bestraft.

Das von dem Canal-Unterpersonale nach §. 91. der Canalordnung aufgenommene Protokoll über den Thatbestand ist zunächst an die königl. Aichbehörde einzusenden, von welcher es in der durch §. 92. eben daselbst vorgezeichneten Weise an die Canalsection Nürnberg gelangt.

Art. 16.

So oft die Aichkennzeichen durch kleine Reparaturen, Schiffsbetheerungen, oder aus anderen zufälligen Gründen verloren gegangen oder unkenntlich geworden sind, soll dieses vom Schiffer ungesäumt der Aichbehörde angezeigt, und deren Wiederherstellung nachgesucht werden. Diese Anzeige findet auch in dem Falle statt, wenn der

Aichschein verloren gegangen ist, damit auf Grund des Aichprotokolles (Art. 9.) eine neue Ausfertigung ertheilt werde.

Art. 17.

Schiffer, welche zu der Vornahme der Schiffsaiche mit einem nicht geaichten Fahrzeuge den Canal zu befahren genöthigt sind, haben sich vorher in Folge der nach Art. 5. gemachten Anmeldung mit schriftlichen Vorweisen von Seite der königl. Aichbehörde zu versehen, worin der Zweck dieser Reise bezeichnet ist.

Sie dürfen auf dieser Fahrt nur solche Güter laden, bezüglich deren sie sich über Gewicht und Gattung der Gegenstände genau auszuweisen vermögen.

Art. 18.

Mit dem Vollzuge gegenwärtiger Vorschriften ist die Verwaltung des Ludwig-Canals, und bis zu deren Einsetzung, die zur einstweiligen Besorgung der bezüglichen Geschäfte committirte königliche Canalbau-Inspection in Nürnberg beauftragt.

München, den 25. März 1843.

Königliches Ministerium des Innern und Finanzministerium.

v. Abel. Graf v. Seinsheim.

Formulare.

Formular lit. A.

te Vermessung.

Ad Nrum. . . . .

Schiffs-Aiche
im Hafen zu

Geräthschaften-Verzeichniß.

Wasserstand
Meter. Centimeter.

Besondere Bemerkungen:

Ludwig-Canal.

Verzeichniß
der zu dem Schiffe Nro. genannt
gehörigen Geräthschaften.

Benennung.	Approximatives Gewicht. Zentner.	Anmerkungen.
1. Anker.		
Stück		
2. Tauwerk.		
Treibseil		
Kabel		
Kabelschlag		
Große Pferdeleinen . . .		
Kleine » . . .		
Verschiedenes kleines Tauwerk		
3. Segelwerk.		
Schobersegel		
Basson		
Fahrsegel		
Fock		
Klein Fock		
Filter		
4. Diverse.		
Deckleider (Plahen)		
Winde		

Benennung.	Approximatives Gewicht. Zentner.	Anmerkungen.
Uebertrag . . .		
Staffelbord		
Strau		
Stellung		
Lappenholz		
Reibholz		
Streiche		
Riemen		
Pumpen		
Theertonnen		
Weinlagerhölzer und Stellage . . .		
Mobilien		
Küchengeräthe		
Kohlen		
Brennholz		
Gangbord		
Verschiedenes kleines Fahrgeräth . . .		

den ten 184

Der Schiffer

Gesehen, und wird hiedurch bescheiniget, daß diese Gräthschaften zur Betaklung und Führung des Schiffes und zur Sicherheit der Ladung nothwendig sind.

den ten 18

Der Aichbeamte:

te Vermessung. Formular Lit. B.

Aichschein des Fahrzeuges

. . . . genannt.

Nro. . . . .

der Aich-Anstalt für den Ludwig-Canal.

Namen und Wohnort des Eigenthümers.

Bemerkung.

Dem Schiffer ist die Weisung gegeben worden:

1) sein Fahrzeug unmittelbar nach der Veraichung mit der vorschriftmäßigen Aufschrift und Nummer zu versehen;

2) an der Aich-Aufschrift, wie auch an den Aich-Scalen oder Aichzeichen, eigenmächtig keine Veränderungen vorzunehmen;

3) während der Fahrt das Steuer-Ruder nicht von dem Schiffe wegzunehmen.

Das obenbenannte Fahrzeug, welches am . . . ten . . . . 18. . zu . . . . unter Nr. . . L.C.A. geaicht worden ist, hat . . gleiche Aich-Scalen, und zwar:

	Decimeter.	Cent.	hoch.
Die erste am vordern rechten Rangen	»	»	»
» te der ersten schief gegenüber auf der linken Seite	»	»	»
» te der zweiten » » » » rechten »	»	»	»
» te am hintern rechten Rangen	»	»	»
Es verbleibt noch Gebörd oder dem Aichbrande: vornen rechts	»	»	»
idem links	»	»	»
hinten rechts	»	»	»
idem links	»	»	»
Durchschnittliche Tiefe der leeren Einsenkung, vornen	»	»	»
» » » » » hinten	»	»	»
Die Höhe des Wasserstandes im Schiffsboden, nach der Veraichung, und nachdem die Pumpen lenz waren, beträgt im Durchschnitt	»	»	»
Tiefe der hiedurch verursachten Einsenkung	»	»	»
Gewicht des in's Schiff gebrachten Wassers	»	Zentner	»

Aufnahme

der vermehrten Einsenkung, welche durch Verbauung oder später hinzugekommene Fahrgeräthschaften verursacht worden ist:

vornen rechts
idem links
hinten rechts
idem links
Im Durchschnitt

Es sind daher von der ganzen Ladungsfähigkeit abzuziehen und dem Schiffer darauf zu vergüten:

Zentner

den ten 18

Nro. des Empfang-Registers.

Vom Schiffer . . . . die in Gemäßheit Art. 13. der Vorschriften vom 25. März 1843, das Aichen der Canalschiffe betreffend, von ihm zu tragenden Aichkosten mit erhalten zu haben bescheinigt

den ten 184

Der Hafenmeister als Einnehmer der Aichgebühren:

oder, (wenn die Aichung in Bamberg oder Kelheim vorgenommen wird)

Der Aichbeamte des Ludwig-Canals.

Nach der stattgefundenen Vermessung ergiebt sich eine Ladungsfähigkeit des fraglichen Fahrzeuges nach Einsenkung

	Zentner.	Kilogr.
des ten Decimeters als Maximum von		
» » » »		
» » » »		
» » » »		
» » » »		
» » » »		
» » » »		
» » » »		
» » » »		
» » » »		
» » » »		
» » » »		
» » » »		
» » » »		
» » » »		
» » » »		
» » » »		
» » » »		

Höchste Ladungsfähigkeit . . . .

Gegenwärtiger Aichschein nebst dem beigefügten Verzeichnisse der Fahrgeräthschaften, welche bei Vermessung des Fahrzeuges auf demselben vorgefunden worden sind, hat der besagte Schiffer stets am Bord seines Schiffes zu behalten, um diese zu seiner Legitimation ihm ertheilte Urkunden, auf jedesmaliges Verlangen des Canal-Dienstpersonals vorzeigen zu können.

den ten 18

Der Aich-Beamte des Ludwig-Canals.

(L. S.)

Ludwig=Kanal.

Den Transport der Güter vom Kanalhafen bei Nürnberg nach den dortigen Privatmagazinen und aus diesen zu dem benannten Hafen betreffend.

Bezüglich des, vermög allerhöchster Verordnung vom 5. März l. J. durch das königliche Regierungsblatt vom 14. März 1843 bekannt gemachten provisorischen Tarifs für die Kanalhafen= und Lagergebühren wird im Verfolge deren Anlage III Art: 5, Punkt 4 für den Transport

a.) zwischen dem Kanalhafen nächst Nürnberg und den Privatlagern in dieser Stadt und deren Vorstädten eine Gebühr von 2 Xr. per Zollzentner festgesetzt, wozu jedoch die Gebühr für das Auf=, Ab= und Umladen an dem Hafenplatze besonders und zwar nach Punkt 1 und 2 des erwähnten Artikels berechnet werden, während für das Auf= und Abladen in den Privatlagern eine besondere Aufrechnung nicht Statt findet.

b.) Für Güter, welche vom Kanalhafen zur königl. Halle — oder umgekehrt — gebracht werden müssen, werden dieselben Gebühren erhoben. Wenn Güter,

welche auf dem Kanale angekommen, oder auf demselben abzugehen bestimmt sind, von der königl. Halle in Privatlager oder von diesen zu jener zu bringen sind, so werden ebenfalls jedoch incl. Auf- und Abladen per Zollzentner 2 Xr. berechnet.

e.) Werden Güter aus den Schiffen, oder vom Lagerplatz am Hafen auf Landfrachtwagen geladen, wobei jedoch der Fuhrmann oder dessen Knecht gegenwärtig zu seyn und Beihülfe zu leisten hat, so sind für sämmtliche Ladearbeiten, so daß der Fuhrmann nur noch anzuspannen und abzufahren braucht, 3 Xr. per Zollzentner zu entrichten, wenn ohne Krahnen, und 2 Xr. wenn mit Krahnen geladen wird.

Alle in Nürnberg bestehenden Orts- und Platzgebräuche und Gebühren, bleiben hinsichtlich der auf dem Kanal abgehenden oder auf demselben ankommenden Güter außer Berücksichtigung, so wie die Bezahlung von Trinkgeldern und dergl. ~~mehr~~ nicht statt findet.

Ueberhaupt wird an die Lader und Aichwagenführer durchaus keine Zahlung geleistet, sondern der verpflichtete Bestätter hat dieselbe gegen Quittung zu erheben, wie solches in der Bekanntmachung vom Heutigen über die Aufstellung eines Bestätters für den Kanalhafen bei Nürnberg näher bestimmt ist.

Den Privaten bleibt jedoch unbenommen die fraglichen Transporte mit ihren eigenen Wagen und Pferden zu bewerkstelligen, in welchem Falle nur die Gebühren für das Auf-, Ab- und Umladen, und diese auch nur ~~als~~

dann zu entrichten sind, wenn die bezeichnete Arbeit nicht durch die betreffende Schiffmanschaft besorgt wird.

Miethfuhrwerke und fremde Arbeiter (worunter alle nicht zum eigentlichen Kanaldienst gehörigen Taglöhner und dergl. gehören) können der Sicherheit wegen nicht in den Hafenplatz zugelassen werden.

Nürnberg, den 3. Juni 1843.

Die k. interimistische Verwaltung des Ludwig-Kanales.

Erdinger.

Ludwig-Kanal.

Die Aufstellung eines Bestätters zur Vermittlung zwischen den Handelshäusern und den Schiffern für den Kanalhafen bei Nürnberg betreffend.

Zur Vermittlung zwischen den Handelshäusern Nürnbergs und den Schiffern, welche den Ludwig-Kanal und die mit demselben in Verbindung stehenden Flüsse befahren, wurde für nöthig erachtet, einen Bestätter, und zwar in der Person des bisherigen hiesigen Güterbestätters

Christ. Friedr. Löhner

unter nachfolgenden Bestimmungen aufzustellen.

1) Es steht jedem Betheiligten, Kaufmann, Schiffer oder sonstigen Privaten frei, die fragliche Vermittlung nach seinem Belieben sich selbst zu beschaffen, und nur für diejenigen, welche dieses Geschäft nicht selbst besorgen wollen, wird solches für den hiesigen Kanalhafen dem hiefür aufgestellten Güterbestätter zugleich in der Eigenschaft als Schaffer übertragen.

2) Die bestehenden Orts- und Platzgebräuche, und Gebühren und so mehr, können durchaus nicht berücksich-

tiget werden, und es ist dem Uebernehmer dieses Geschäfts nicht erlaubt, den Kaufleuten oder Schiffern, oder den mit dem Transport zu oder von dem Kanale beschäftigten Fuhrleuten und sonstigen Personen höhere, als diejenigen Beträge abzufordern, über welche hiemit übereingekommen wird.

Ueberhaupt hat der Bestätter seine Gebühren, vereinigt mit jenen für das Auf- und Abladen, Abwiegen und Lagern, dann für den Transport zwischen dem Hafen und den Privatlagern in eine Rechnung, jedoch auch in eine besondere Rubrik, zu bringen, die Gesammtbeträge zu erheben und sammt den erwähnten Rechnungen dem Einnehmer täglich einzuliefern. — Am Ende jeden Monats wird sonach mit dem Bestätter abgerechnet und ihm seine Gebühr hinausbezahlt.

3) Die von dem Güterbestätter zu führenden Bücher hat derselbe der Kanalverwaltung auf jedesmaliges Verlangen vorzuweisen, oder zum Gebrauch zu übergeben, und monatlich einen Commerzial-Auszug, behufs der Statistik der Kanal-Frequenz zu liefern.

4) Der Güterbestätter hat sich genauest nach den Vorschriften der Kanal-Ordnung, an die auf den Kanalbetrieb bezüglichen sonstigen allerhöchsten Verordnungen, so wie an die von der Kanalverwaltung zu ertheilenden Weisungen pünktlichst zu halten.

5) Für die abgehenden Ladungen ist der Güterbestätter gehalten, Fahrscheine (Ladkarten, Declarationen oder Manifeste) nach dem ihm zu gebenden Schema und dem Inhalte der Frachtbriefe zu fertigen, welche sammt

diesen dem Einnehmer zu übergeben sind, bei Erhebung der Kanalgebühren zur Controlle dienen, und sonach den Schiffern oder Fuhrleuten übergeben werden.

Für die ankommenden Ladungen liegt dem Bestätter ob, die Frachtbriefe nach vorheriger Einsicht und nöthigen Vormerkung durch den Einnehmer, den Empfängern zuzustellen.

Für abgehende und ankommende Ladungen hat sich der Bestätter wegen Einziehung der Kosten für den Kanaltransport und für den Landtransport, ~~dem~~ vom Hafen in die Privatlager, sowie für Auf- und Abladen, Abwiegen und Lagern, zwischen den Schiffern und Kaufleuten oder sonstigen Privaten zu berechnen, die treffenden Gelder einerseits zu erheben, und anderseits auszubezahlen, worüber besonderer Nachweis zu führen ist. —

Die Kanal- oder Hafengebühren hingegen, werden durch den Einnehmer von den Schiffern ohne Mitwirkung des Bestätters erhoben, insoferne dieser nicht zur Aufklärung aufgefordert wird, wenn sich Differenzen ergeben.

6) Derselbe wird gerichtlich auf Treue, Amts- und Handels-Verschwiegenheit und gewissenhafte Erfüllung des ihm auferlegten Geschäftes verpflichtet.

7) Die Annahme eines Güterbestätters zugleich Schaffers, geschieht vorläufig nur auf Ruf und Widerruf, und dessen Funktion endet drei Monate nach geschehener Aufkündigung.

Für sämmtlich hier aufgeführte Geschäftsbesorgungen werden berechnet:

a) per Zollzentner der ankommenden Güter, für welche die Kaufleute oder sonstigen Privaten seine Thätigkeit als Güterbestätter und Schaffer in Anspruch nehmen, 0, 5 Xr.,
Einen halben Kreuzer.

b) für dieselben Güter, wenn sie mit zollamtlichen Begleitscheinen ankommen und Begleitschein-Auszüge angefertigt werden, statt des obigen Satzes, 0, 75 Xr.
Drei viertel Kreuzer,

c) für die von hier auf dem Kanal abgehenden Güter, 1, 0 Xr.
Einen Kreuzer.

Nürnberg, den 3. Juni 1843.

Die k. interimistische Verwaltung des Ludwig-Kanales.

Erdinger.

Meilenzeiger

über die Entfernungen der Hafen und Ländeplätze am Ludwig-Canal.

№	Benennung der Häfen u. Ländeplätze	1. Kelheim Meilen	2 Riedenburg Meilen	3. Dietfurt Meilen	4 Töging Meilen	5. Beilngries Meilen	6. Berching Meilen	7. Neumarkt Meilen	8. Rasch Meilen	9. Röthenbach Meilen	10. Wendelstein Meilen	11. Wörzeldorf Meilen	12. Nürnberg Meilen	13 Fürth Meilen	14 Bruck Meilen	15. Erlangen Meilen	16 Baiersdorf Meilen	17. Vorchheim Meilen	18 Hirschaid Meilen	19. Bamberg Meilen	Bemerkungen.
1.	Kelheim	0.																			
2.	Riedenburg.	2,5	0.																		
3.	Dietfurt	4,5	2,5	0.																	
4.	Töging	4,5	2,5	0,5	0.																
5.	Beilngries	6,0	3,5	1,5	1,5	0.															
6.	Berching	7,0	4,5	2,5	2,5	1,0	0.														
7.	Neumarkt.	9,5	7,5	5,0	5,0	4,0	3,0	0.													
8.	Rasch	11,0	9,0	6,5	6,5	5,5	4,5	1,5	0.												
9.	Röthenbach	13,5	11,5	9,0	9,0	8,0	7,0	4,0	2,5	0.											
10.	Wendelstein.	14,0	11,5	9,5	9,5	8,0	7,0	4,5	3,0	0,5	0.										
11.	Wörzeldorf	14,5	12,0	10,0	10,0	9,0	8,0	5,0	3,5	1,0	1,0	0.									
12.	Nürnberg	15,5	13,5	11,0	11,0	10,0	9,0	6,0	4,5	2,0	2,0	1,5	0.								
13.	Fürth	16,5	14,0	12,0	12,0	10,5	9,5	7,0	5,5	3,0	2,5	2,0	1,0	0.							
14.	Bruck	17,5	15,5	13,5	13,0	12,0	11,0	8,5	7,0	4,5	4,0	3,5	2,5	1,5	0.						
15.	Erlangen	18,0	16,0	13,5	13,5	12,5	11,5	8,5	7,0	4,5	4,5	4,0	2,5	2,0	0,5	0.					
16.	Baiersdorf.	19,0	17,0	15,0	14,5	13,5	12,5	10,0	8,5	6,0	5,5	5,0	4,0	3,0	1,5	1,5	0.				
17.	Vorchheim	20,5	18,0	16,0	16,0	14,5	13,5	11,0	9,5	7,0	6,5	6,0	5,0	4,0	3,0	2,5	1,5	0			
18.	Hirschaid	22,0	19,5	17,5	17,5	16,5	15,5	12,5	11,0	8,5	8,5	7,5	6,5	6,0	4,5	4,0	3,0	2,0	0		
19.	Bamberg.	23,5	21,5	19,0	19,0	18,0	17,0	14,0	12,5	10,0	10,0	9,5	8,0	7,5	6,0	5,5	4,5	3,5	2,0	0.	

Bayerische StaatsBibliothek

Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Canal-Ordnung enth. d. allerhöchst genehmigten Bestimmungen über Einrichtung, Verwaltung u. Benützung d. Ludwig-Canals u. d. Canalanlagen

Nürnberg 1842

4 Bavar. 386
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10332069-3